



دفاتر البحث العلمي رقم : 13
مختبر التراث والحداثة

فضالة خلال عهد الحماية بعيون معاصرة



د. حسن أميلي
د. محمد ازهار





دفاتر البحث العلمي رقم 13
مختبر التراث والحداثة

فضالة خلال عهد الحماية بعيون معاصرة

د. حسن أميلي
د. محمد أزهار

الكتاب
فضالة خلال عهد الحماية بعيون معاصرة
سلسلة
دفاتر البحث العلمي رقم 13
تنسيق
د. حسن أميلي - د. محمد أزهار
الطبعة
الأولى 1435هـ/2014م
الناشر
كلية الآداب والعلوم الإنسانية المحمدية
جامعة الحسن الثاني المحمدية

الإيـــداع القانوني
رقم 3329 MO 2013
ردمـــك
978-9954-0-4434-6



إهداء

إلى سعيد عاهد
في نبشه الإبداعي المتواصل

فهرست الموضوعات

(*) **ملحوظة** : إن الجزء الثاني الذي يتحدث عن المستقبل هو أقل حجما من الأول الذي يتناول الوضعية الراهنة، لأن الواقع هو أكثر تعقيدا، بينما التصاميم منطقية وواضحة (المؤلف).

ميناء فضالة

تقديم

دأبت كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالمحمدية على إصدار سلسلة من المراجع والوثائق المتعلقة بمدينة المحمدية ومحيطها البيئي والاجتماعي، ونذكر منها كتاب «المحمدية ومحيطها البيئي» و«فضالة أو عودة الذاكرة» والخريطة الخاصة بدليل المحمدية.

وها هي الآن تصدر مؤلفا آخر عن تاريخ المدينة، إنه منتوج جديد سيغني خزانة الكلية والخزانات الأخرى وعموم الفضاءات الثقافية، فهو مرجع يتناول جوانب من تاريخ فضالة-المحمدية وبالضبط الفترة الكولونيالية مؤطرا بأرضية جغرافية عن المدينة ومحيطها، التي انتقلت من قصبة صغيرة في بداية القرن لا يتعدى عدد قاطنيها 500 نسمة إلى قطب عمراني يناهز عدد سكانه 300 ألف نسمة وصناعي ذي أبعاد استراتيجية وطنية كبرى.

إن حاضرة المحمدية وعمالتها يتوسطان العقد الحضري والعمراني والصناعي والاقتصادي والخدمي للمحور الساحلي الممتد من القنيطرة إلى الجديدة، وتتميز بكونها تحتضن أول وأهم ميناء بترولي للبلاد يروج سنويا ما يقارب 10 ملايين طن من المحروقات، كما تأوي أيضا المصفاة النفطية الأساسية بالبلاد «مصفاة سامير» وثاني مركب حراري لإنتاج الطاقة بعد محطة الجرف الأصفر، وأول مركب لتصنيع الصلب والفولاذ الذي دشنه صاحب الجلالة محمد السادس في أبريل 2012.

تتميز المدينة بقربها من الحاضرة والعاصمة الاقتصادية للمملكة الدار البيضاء المرتبة في الصف 75 من بين مدن العالم، والثانية عربيا بعد القاهرة، حيث تضم أزيد من 22% من المؤسسات الاقتصادية غير الفلاحية بالمغرب، و35% من فرص التشغيل، كما تستقطب 2700 مستثمر أجنبي من بين 5200 في مجموع التراب

الوطني. والدار البيضاء إلى جانب المحمدية تأويان 70% من اليد العاملة الصناعية، كما تحتضنان كل المقرات المركزية للمؤسسات البنكية، وتستحوذ ان كلية على تجارة الجملة. كما أن المدينتين تتموقعان في مفترق الطرق البرية والحديدية والبحرية والجوية. إن هذا التجاور جعل من المدينة امتدادا وذراعا اقتصادية وتجارية وثقافية في اتجاه الشمال الشرقي لمدينة الدار البيضاء، وهي مركز أساسي في المناولة والمواصلات الخاصة بالتوزيع.

إن مستقبل المدينة في ظل الجهوية المرتقبة داخل جسم جهة الدار البيضاء-سطات، ستكون له مكانة متميزة على جميع المستويات نظرا لإمكاناتها الواعدة والمتطورة باستمرار، والتي ستطرح على أصحاب القرار من الفاعلين السياسيين والمخططين الحضريين والاقتصاديين الأخذ بعين الاعتبار الشخصية المجالية والاستراتيجية لمدينة المحمدية.

إضافة إلى كل هذه الإمكانات الاقتصادية التي تقدمها المدينة محليا وإقليميا وجهويا ووطنيا، فإنها تبقى تلك الوجهة السياحية بشواطئها الجميلة وغابات ضواحيها ومنتجعات الرساتيق الفلاحية في كل من وادي المالح وانفيفيخ، كما ستبقى تلك المعلمة الخالدة التي يحملها العديد من زوارها وساكنيها في قلوبهم وذكرياتهم.

الأستاذة رشيدة نافع
عميدة الكلية

تمهيد

كما هو معلوم، يمثل التاريخ الجهوي حلقة جوهرية لا غنى عنها لتتبع المسارات البشرية الدقيقة في تفاعلها المباشر والضيق مع المجال الذي تحيى فيه، ومواكبة إسهاماتها في صياغة اللبنات العميقة للأحداث والوقائع الكبرى التي غالبا ما تنبعث من البوثقات المحلية صعودا إلى المدى الوطني أو الإقليمي أو الدولي، تبعا لحجم صقلها للمعطيات الداخلية، ولمدى استفادتها من إشعاع التأثيرات الخارجية.

وقد ألهمنا المؤلف الأول **«فضالة أو عودة الذاكرة»** الذي أنجزناه ثنائيا رفقة الزميل أحمد سراج فكرة مواصلة الكشف والتنقيب في التراث التاريخي لهذه المدينة التي تكاد هويتها أن تختفي من حيث الشهرة خلف إشعاع مؤسسة «لاسامير»، ويكاد حضورها المجالي ينمحي قبالة الوجود الطاغي للعاصمة الاقتصادية الدار البيضاء.

وأتى اهتمامنا المتزايد بهذا الموضوع إيمانا منا بكون الدارس لتاريخ منطقة الشاوية والمهتم به، لن يفلح في القيام بتقييم موضوعي للتحولات التي عرفتها المنطقة خلال القرن العشرين على الأقل، ما لم يخصص جزءا من مجهوده للبحث في انبعاث مدينة فضالة، وما شهدته من تطورات في مختلف الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والصناعية والعمرانية، ولا سيما خلال حقبة الحماية التي حظيت فيها بعناية خاصة.

وباعتبارنا أن التاريخ هو في جزء منه عملية تقويم واستحضار لشواهد ملموسة تفسر الواقع، وتتيح بالاستقراء الذكي لصفحاته استخلاص النتائج المفيدة لصياغة مستقبلية أكثر عنفوانا، وبدرجة أساسية حينما يتعلق الأمر بتاريخ التجمعات الحضرية الثابتة، نتقدم هنا بمؤلف ثان عن هذه المدينة، اخترنا له عنوان **«فضالة خلال عهد الحماية بعيون معاصرة»**، فضلناه أن يكون – إلى جانب تقديم جغرافي لمجال فضالة عنى بصياغته الزميل العزيز الدكتور محمد الأزهر مشكورا –

ترجمة لدراستين فرنسيتين قيمتين، تمت إحداهما في يناير 1949 بعنوان استفساري «**فضالة : ضاحية صناعية ؟ أم ضاحية استجمام عصرية ؟**»، وثانيتهما في دجنبر 1951 بعنوان «**ميناء فضالة : إمكاناته في إطار الاقتصاد المرفئي لناحية الدار البيضاء**».

وعلى الرغم من كون الدراستين في الأصل متعلقتين بنهاية تدريب التخرج من المدرسة الوطنية للإدارة في عهد الحماية، فإن المطلع على محتوياتهما سيلمس قيمتيهما التاريخية وفرادة المعطيات التي تقدمانها، مع اهتمام كل منهما بمجالات محددة وذات تأثير كبير على نمو مدينة فضالة الناشئة آنذاك : المصانع، والسياحة، والميناء، مع ما لذلك من تداعيات وانعكاسات على الصعيد الحضري والعمراني والاجتماعي.

وما يزيد الأمر أهمية، هو أن الدراستين لم تقتصر صياغتهما على رصد معالم التطور في المجالات المذكورة بالوصف وترصيد المعلومات فحسب، بل سعتا معا إلى إبراز مؤهلات المدينة ومرافقها، وتتبع المشاكل التي تعترض سبل تطوير استغلالها بالصورة الأنسب، ومدى الدور السلبي غير المباشر الذي تلعبه جارتها القوية الدار البيضاء في اعتراض نموها، والتداعيات السلبية لذلك على مختلف مناحي الحياة في فضالة.

وقد فرض المنهج المتبع في الدراستين فضلا عن ذلك - كما يبرزه عنواناهما - استقراء المستقبل المنظور للمجالات المعنية بالدراسة في السنوات الموالية بناء على تحليل التصاميم والإحصاءات، وعلى تقييم المشاريع التي كانت آنذاك قيد الإنجاز أو المتوقعة قصد إبراز عناصر القوة ومكامن الخلل، مع طرح البدائل التي بمقدورها حسب صاحبي الدراستين أن تحافظ للمدينة على تطورها المتنامي، أو ترتقي بها إلى موقع افضل ؛ وهو منهج يجعل الدراستين بحق مجهودا فكريا ينحو إلى الإسهام في خلق شروط أفضل لتحقيق تنمية فعلية ودائمة للمدينة، ما أشد احتياجها إليها في هذه الفترة.

والأمل كل الأمل في أن يشكل هذا الكتاب المتعة للقارئ، وأن يمكن المهتم من إضافة نوعية في سعيه إلى التعرف على المزيد من خبايا مدينة فضالة، ومن فهم وإدراك طبيعة المدينة ومرافقها، والأسباب والدواعي التي دعتها لتكون على النحو الذي هي عليه.

مجال فضالة

الدكتور محمد أزهار

ينتمي محيط مدينة المحمدية طبيعيا لمجال الميزيطا الساحلية المنبسطة ذات صخور القاعدة القديمة المخترقة بوادي المالح غربا ووادي النفيفيخ شرقا :

وللتعرف على الطبيعة الصخارية لمحيط المحمدية وظهيرها ارتأينا التطرق إلى مرفلوجية خدتي وادي المالح والنفيفيخ نظرا لتتابع وتغير السحنات الصخارية عبر مقاطعهما الطولية، فهما يعتبران من الأحواض الأطلنتيكية الصغرى ويصرفان جزءا من تساقطات ومياه الميزيطا الساحلية، فطبوغرافية المشهد الطبيعي للمدينة وهوامشها تتدرج من الساحل نحو الداخل، فتقدر في ولجة المحمدية بـ 06 أمتار كمتوسط، حيث يرسم فيها مجرى وادي المالح منعرجات ومنعطفات ملتوية قصد إيجاد السبل والتحايل على الانحدارات لتصريف مياهه نحول المحيط، كما أنها مجال مليء بالمرجات[1].

وفي منطقة العاليا تنتقل إلى ما بين 80 و120 متر لتصل إلى 230 م قرب سد وادي المالح[2]، (الذي يبعد عن مدينة المحمدية ب 30 كيلومتر) من ناحية الصخارة، ففي عالية الأودية تتركز صخور القاعدة القديمة غير النافذة والمشكلة أساسا من صخور النضيد (الشيست) والمروة (الكوارتزيت)، وفي الوسط تنتشر الصخور البرموترياسية (المنتمية للزمن الجيولوجي الثاني)[3] المشكلة أساسا من الطين

(1) M. Combe , M. ferré et J.P Thauvin (1975) : *Meseta centrale et Meseta côtière,* In Ressources en Eau de Maroc Tome 2, Plaines et bassins de Maroc atlantique, N.M.S.G. N° : 231 pp : 147 - 171.
(2) Loc. Cit. pp : 147 - 171.
(3) Ressources en Eau de Maroc Tome 2, Plaines et bassins de Maroc atlantique, N.M.S.G. N° : 231, p : 151.

والملح والبازالت، وفي الظهير القريب من المدينة نجد صخورا حديثة العهد (المنتمية للزمن الجيولوجي الرابع) المؤلفة من الحث والرمال والرصيص والكلس (الجير) البحيري[4]. (انظر الخريطة رقم 1).

الخريطة رقم 1



من خلال نوعية الصخارة نستنتج بأن أكثر من 68% من المجال الطبيعي لمدينة المحمدية مشكلة من صخور هشة وسهلة التحلل والتعرية والانجراف، حيث إن

(4) G. Beaudet (1969) : *Le Plateau Central Marocain et ses Bordures, Étude Géomorphologique*, Rabat, p : 37.

موادها قابلة للحمل والتحلل والدحرجة بواسطة المياه الجارية، (وكمثال فإن حوالي 13 من مساحة حوض وادي المالح تفقد 50 طنا في الهكتار في السنة من المفتتات والغسالة والمنقولات بفعل عنف عوامل التعرية)[5]، وتشكل العدو الأول لحقينة السدود وتوحلها، وكذا لسافلة ومصب المجرى. وكما تساعد على ذلك نوعية التربة المؤلفة من تربات كلسمغنيزية وسيدبالية وميهة، ومعظمها تضعف من عملية النفاذية حيث تحول دون تسرب المياه إلى السديمات الباطنية[6]، ينضاف إلى هذا ضعف التغطية النباتية للمجال كما تبين الصور التالية (المأخوذة في ماي 2008) :

صورة رقم 1 أساحل الحوض الأوسط لوادي المالح



صورة رقم 2 سيادة زراعة الحبوب بحوض المالح وبالهضبة الساحلية

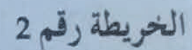


(5) Haut Commissariat Aux Eaux et Forets et lute contre la Désertification (2004) : Etudes d'aménagement anti-érosif du Bassin versant de l'Oued El Maleh.

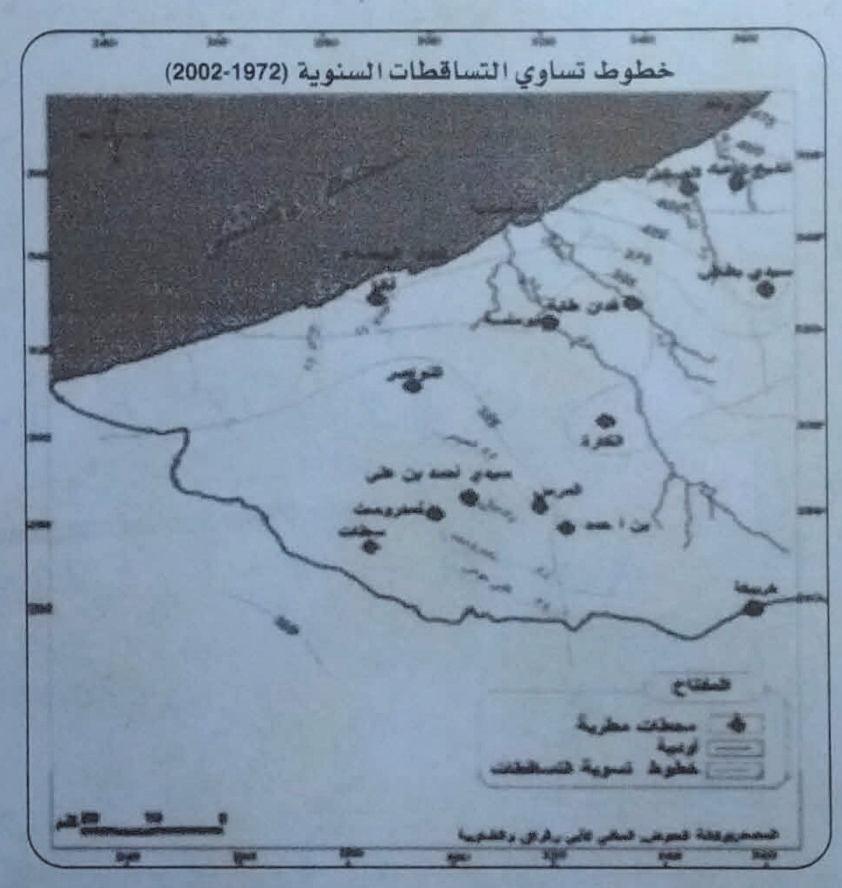
(6) أحمد لقمهري (2007) : الفيضانات في منطقة الشاوية وإجراءات الحماية من مخاطرها (حالة مدينة المحمدية) مرجع سبق ذكره، ص : 140.

مناخ المنطقة بصفة عامة شبه جاف ذو تأثيرات محيطية حيث الرطوبة والضباب :

معدل التساقطات السنوية لهضبة المحمدية يتراوح ما بين 400 و500 مليمتر في السنة (أنظر الخريطة رقم : 2)



الخريطة رقم 2



المحمدية مدينة في تطور عمراني مستمر وذات بعد صناعي استراتيجي :

تعد المحمدية من المدن المغربية العصرية التي نمت بسرعة فائقة وفي فترة تاريخية وجيزة[7]، إذ انتقلت من مجرد قصبة يسكنها عدد محدود من الأسر تم تقديرها في بداية القرن العشرين بحوالي 500 نسمة، إلى مدينة يتجاوز عدد سكانها حاليا 200000 نسمة. وهكذا فإن المدينة من الناحية الديموغرافية تعد غير مسبوقة، حيث تضاعف عدد سكانها في فترة قرن واحد بحوالي 400 مرة (كما يبين الجدول رقم : 1).

(6) المختار الأكحل (2005) : المحمدية، معلمة المغرب، الجزء 21، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، ص : 2005.

كما أنها تتوسط عقد الشريط الساحلي الأطلنتي النشيط والممتد من مدينة القنيطرة شمالا إلى مدينة آسفي جنوبا، ولهذا المحور مكانة متميزة في البنية الترابية والاقتصادية للمغرب حيث يأوي أزيد من 6 ملايين نسمة حسب الإحصاء الأخير (إحصاء 2004)، أي 20% من الساكنة الإجمالية للمغرب و40% من ساكنة المدن، وفوق مجال ترابي لا يتجاوز 82.0% من الرقعة العامة البلاد،كما تفوق الكثافة السكانية بهذا المحور 615 نسمة /كلم^{2}، هذا المحور الساحلي يعد أكثر جاذبية ودينامية وتركز للسكان والأنشطة بمختلف أصنافها وأطيافها[8].

جدول رقم 1 خاص بتطور عدد سكان مدينة المحمدية خلال قرن ما بين 1914 و2004)

السنة	عدد السكان	السنة	عدد السكان
1914	500	1952	25247
1921	923	1960	35010
1926	2970	1971	70392
1931	5721	1982	105120
1936	10117	1994	170363
1948	21552	2004	188619

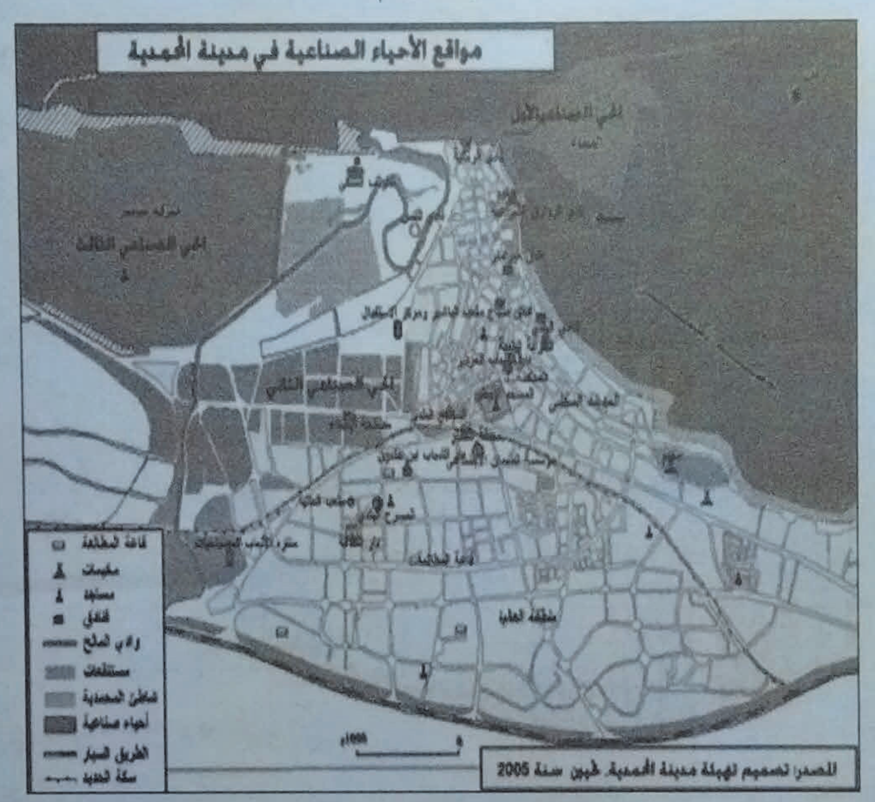
المصدر : الإحصاءا العامة للسكان والسكني : المندوبية السامية للتخطيط بالرباط.

تتميز المدينة بوظيفتها الصناعية المكتسبة بتدخل إرادي للدولة، حيث جعلت منها محضنا ومنبتا لمؤسسات صناعية كبرى ذات إشعاع وطني واستراتيجي، كمصفاة النفط «سامير»، والشركة الوطنية للبيتروكيماويات «سنيب»، والمحطة الحرارية، إلى جانب مجموعة من الوحدات الصناعية المتوسطة والصغرى تنتج أساسا مواد بلاستيكية وكيماوية، كل هذه الأنشطة تشغل حوالي 30% من المساحة الكلية للمدار الحضري للمدينة (أنظر الخريطة المرفقة رقم : 3 والصورة الخاصة بالمركب الحراري ومصفاة النفط سامير).

(8) محمد ازهار وأحمد آيت موسى (2006) : التمدين الساحلي بالمغرب وانعكاساته المجالية : حالة الدار البيضاء الكبرى، مداخلة تمت المشاركة بها في لقاء صفاقص بتونس حول السواحل المغاربية وظاهرة التمدين ص : 3.

وبسبب اختناق مجالها الحضري تدفقت ساكنتها نحو الأحواز المجاورة لها، حيث انتشرت المساكن والصناعات على حساب الأراضي الفلاحية التي هي في تأزم وتدهور مستمر[9].

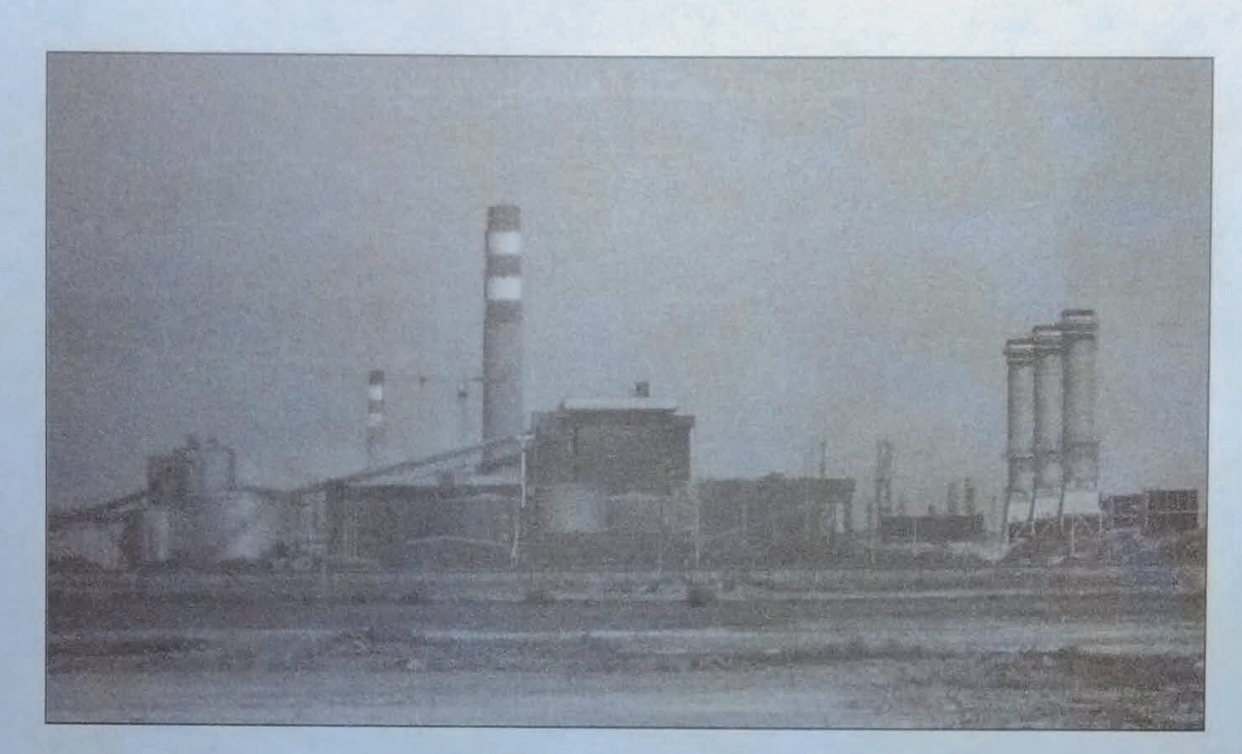
الخريطة رقم 3



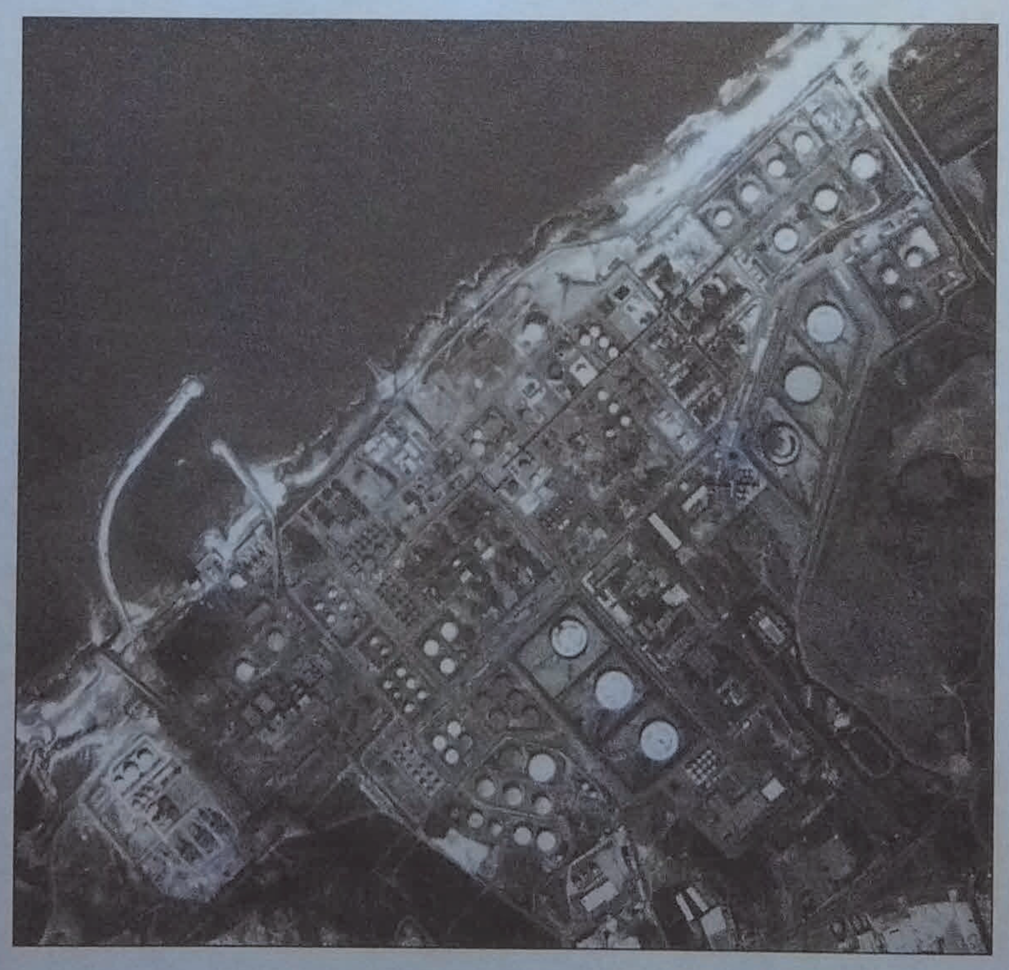
هذا الخيار والتوجه الاقتصادي جعل منها خامس مدينة صناعية بالمغرب، حيث تضم حوالي 110 منشأة وتشغل أزيد من 13000 عامل[10]، فرغم هذه المكانة الاقتصادية والحضرية المتميزة تعرف المدينة تهديدا بالغا من طرف قوى الطبيعة المتمثلة في الفيضانات مما يضعف فرص التنمية المستدامة، وذلك جراء التطاول على ملك الطبيعة وتحليل البناء على ضفاف ومنعرجات ودلتا وادي المالح، وكذا البناء فوق الكثبان الرملية الحية على طول الساحل في الوسط والشرق.

(9) محمد أزهار وأحمد آيت موسى وسعيد آيت حمو : الضاحية بين هاجس التعمير والإقصاء واستراتيجيات التنمية المحلية والجهوية : حالة ضاحية الدار البيضاء المحمدية. مداخلة تمت المشاركة بها في الندوة الدولية على هامش المؤتمر الرابع للجغرافيين العرب أيام 2 إلى 5 نونبر 2006 حول موضوع : نحو استراتيجيه لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية والقومية والعالمية. ص : 2.

(10) محمد ازهار (1997) : البعد البيئي بين النمو الصناعي والتعمير بمدينة المحمدية، مقال منشور ضمن مؤلف «مدينة المحمدية ومحيطها البيئي»، سلسلة ندوات رقم : 5، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية المحمدية، ص :211.



صورة خاصة بالمركب الحراري



صورة جوية لمصفاة النفط سامير (كوكل)

فضالة : ضاحية صناعية ؟
أم ضاحية استجمام عصرية ؟[1]

جان دو منطون
(Jean de Menthon)
يناير 1949

(1) بحث التدريب – المدرسة الوطنية للإدارة – فوج 1948 – شعبة الإدارة الاقتصادية والمالية – المكتبة الوطنية بالرباط – مرقون تحت عدد 011. 83.

مقدمة الدراسة

تنمو بصورة سريعة في بلاد زناتة على ساحل المحيط مدينة جديدة، دون أن تنجح الأوراش التي تشق مدينة فضالة الناشئة في مواكبة الإيقاع المفروض جراء تزايد أعداد العمال والسياح على حد السواء. ومع ذلك، فإن قرب الدار البيضاء الواقعة على بعد أقل من ثلاثين كيلومترا إلى الجنوب الغربي يحكم على فضالة بالتبعية الاقتصادية لذلك الميناء المغربي الكبير ؛ إن قربها الشديد منه يحول دون تمكنها من أن تصبح مركزا اقتصاديا مستقلا، فبالأحرى أن تمتلك ميناء حقيقيا. فعلى طريق الدار البيضاء أنشئت المصانع الجديدة من جهة، وعلى الجانب الآخر امتدت المدينة العظيمة تدريجيا باتجاه الشمال الشرقي.

ويجب أن نقر بأن فضالة – رغم أهميتها الجديدة – لا تشكل على المستوى الاقتصادي إلا ضاحية مشرقة ؛ ويبدو أن غياب تجارة التقسيط من جهة، ومؤسسات مالية من جهة ثانية دون اعتراض محتمل تأكيد لذلك. إذ رغم تطور الساكنة الأوربية بها، تقدم هذه الأخيرة على اقتناء مشترياتها وتتميم أعمالها في الدار البيضاء.

ويشكل نقص العمارات المخصصة للكراء مؤشرا على الدور الحقيقي لفضالة، فقد أنشئت فيلات عديدة وشرع في تشييد حي عمالي، لكنه لا توجد أي من تلك الدور المعنية بطبقاتها المتعددة التي توصم مراكز المدن الكبرى ؛ ففضالة لها معمار منطقة ضاحوية. ويبدو أن المستقبل سيكرس استمرارية تلك التبعية، حيث لا يمكن أن تسير العلاقات بين الدار البيضاء وفضالة إلا بصورة شديدة الارتباط بتطور التصنيع في المغرب، ولا يمكن لمدينتين كبيرتين أن تتطورا بشكل مستقل على بعد خمسة وعشرين كيلومترا.

لقد اختيرت الدار البيضاء لحظة وصول الفرنسيين إلى المغرب لتصبح المركز التجاري للبلد، وبدون شك كان بالمقدور اختيار موقع آخر على الساحل ؛ لكنه بمجرد تحديده أضحى الاختيار نهائيا. وبما أنه بمقدور مستقبل فضالة أن يكون مشرقا، فإنها ستظل دائرة في فلك جارتها القوية. غير أنه توجد أنواع ضاحوية مختلفة، ويعبر لدى مغادرة المدن الكبرى عن ذلك بضواحي صناعية مشكلة من مصانع ومساكن عمالية، ضواحي بئيسة وكالحة غالبا ؛ كما تصادف أيضا مواقع سياحية يقبل عليها سكان المدن في نهاية الأسبوع لاغتنام الهدوء والسكينة. ويظهر أن فضالة تشكل في الوقت ذاته ضاحية صناعية، وضاحية سياحية مطابقة للذوق العصري.

أقيمت معامل متعددة في فضالة، حيث انتعش التصنيع - الذي انطلق في فترة ما بين الحربين - بعد التحرير[2] بالوصول الكثيف لرؤوس الأموال الفرنسية الهاربة من الضرائب، وأقيم حي صناعي جديد على طريق الدار البيضاء بسرعة محمومة، وشيد الآلاف من العمال المغاربة حول المعامل أكواخ صفيحية ونوالات من القش يحيون فيها في ظروف حياة صحية غير ملائمة.



صورة جوية لقصبة فضالة مطلع القرن 20

(2) يقصد في ذلك نجاح دغول في دخول فرنسا وإزاحة نظام فيشي التابع لنفوذ ألمانيا النازية.

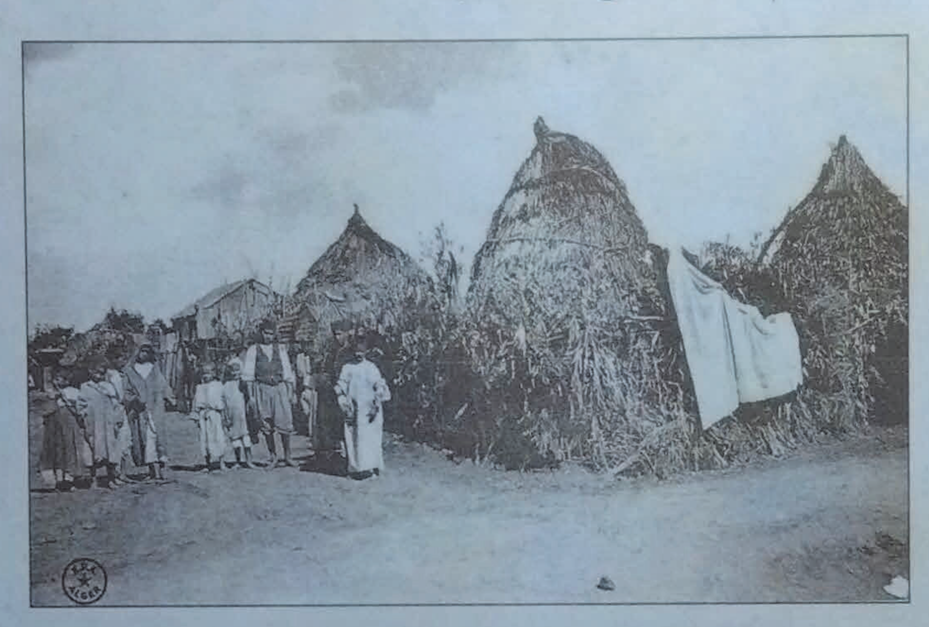
ومع ذلك، فإن فضالة موقع سياحي يرتاده المصطافون بأعداد متزايدة لقضاء الأشهر الأشد حرا، وفضلا عن ذلك يأتي آلاف سياح اليوم الواحد عشية السبت والأحد للبحث عن الراحة والاستجمام على شاطئها أو في حدائقها ؛ وليست المسالك التي تقود إلى المساكن البهية للضاحية الباريسية في يوم أحد ربيعي جميل أكثر ازدحاما مما هو عليه الحال على طريق الدار البيضاء إلى فضالة خلال نهايات أسابيع الصيف.

بيد أن مدينة زناتة لا تقتصر فقط على استقطاب المصطافين المتعددين أكثر فأكثر، إذ سمحت لها تهيئتها السياحية وملعب غولفها وكازينوها بأن تصبح الشاطئ الأكثر أناقة في المغرب، وضاحية الاستجمام المناسبة للدار البيضاء على وجه الخصوص.

وعلى كل حال يبدو أن اتجاهي فضالة متقاطعان : ضاحية صناعية مشتملة على شاطئ جميل بإمكانه في الصيف وأيام الآحاد اجتذاب عمال المدينة إلى جانب المصطافين الأثرياء الذين يختارون في العادة موقعا أكثر بعدا. وبالفعل، لا يتم استقطاب السياح الميسورين بدخان المعامل، وهم ينفرون شيئا ما من عبور المواقع العمالية للوصول إلى شاطئهم، ومن دون شك لن يستسيغوا سماع صفارات المعامل ولا مصادفة أرتال العمال. ومن جهتها لا ترغب الساكنة العمالية في الأشخاص الأكثر ثراء القادمين للاستجمام على مقربة من المكان الذي يكافحون فيه من أجل لقمة العيش. إن التقاطع إذن يبدو مؤكدا بين نشاطي المدينة.

وبإدراكهم للمجازفة التي تعرض فضالة لفقدان زبائنها الأنيقين، بحث منعشو توسع المدينة في كيفية التوفيق بين التطورين الصناعي والسياحي، وذلك بفصل كل منهما عن الآخر عبر تنظيم الشاطئ والحدائق والفيلات من جهة، والمعامل والساكنة العمالية من جهة أخرى. وقد قدروا بأن فضالة ستحافظ على نزعتها المزدوجة إن كان بمقدور سياح الدار البيضاء بلوغ منطقة الاستجمام مباشرة دون عبور الحي العمالي، وإن كان بوسع العمال التوجه من مساكنهم إلى المعامل دون المرور عبر المدينة الترفيهية.

يسيطر مشروع التوفيق المؤسس على الفصل على تصميم تهيئة فضالة، وكانت الرغبة بذلك أن يكون بمقدور النشاطين الكبيرين اللذين خلقا المدينة الاستمرار في التطور في آن واحد. وينتظر أن تنجح فضالة في البقاء كضاحية صناعية وكضاحية استجمام مناسبة على حد السواء.



نوالات لسكن بعض أهالي فضالة في ثلاثينات القرن 20 على مقربة من محطة القطار

يتمثل هدف هذه الدراسة أولا في عرض التطور المزدوج الصناعي والسياحي لفضالة بالكشف عن بعض الأسس التي أحدثته، حتى تكون بالإمكان رؤية ما إذا كان منطقيا انتصار أحد هذين النشاطين على الآخر، بما أنهما يبدوان متعارضين. وسنتحدث بعد ذلك عن تصميم التهيئة الحضرية لفضالة باعتباره يبحث في التوفيق بين اتجاهي المدينة، ويسعى إلى صياغة الضاحيتين الصناعية والسياحية؛ غير أن العراقيل الموضوعة ذات الدوافع الاقتصادية سوف تميز بين العناصر المختلفة للساكنة، وهو المظهر الاجتماعي الذي يجب التطرق إليه في ختام الدراسة.

الجزء الأول

النمو المزدوج لفضالة ومعيقاته

لم تكن فضالة، المدينة الحديثة، تضم تقريبا قبل الحرب العظمى إلا ثلاثمائة مغربي (300) قاطن بالقصبة، وخمسمائة أوربي (500) : برتغاليون وإسبان وفرنسيون، يتعيشون من الصيد البحري بالدرجة الأولى ؛ وبين الميناء والقصبة كانت زراعة الحبوب تزدهر في الموقع الحالي للمدينة. وخلال فترة ما بين الحربين نمت المدينة بسرعة، واجتذب الشاطئ ساكنة الدار البيضاء، وأقيمت معامل التصبير حول الميناء المعد. وقد قدم النازحون الأوائل لتوفير اليد العاملة الضرورية، وكان بالإمكان في سنة 1939 إحصاء ثمانية آلاف وخمسمائة مغربي (8.500) وألف وستمائة أوربي (1.600).

ومنذ التحرير نما حي صناعي جديد على طريق الدار البيضاء، وتقدمت المدينة بإيقاع سريع بلغ في يناير الماضي[3] واحدا وعشرين ألفا وخمسمائة نسمة (21.500)، من بينهم ثمانية عشر ألفا وخمسمائة مغربي (18.500)[4]. ويجب علينا التأمل في مظهري تطور فضالة، قبل المقابلة بينهما.

الفصل الأول

التطور الصناعي وأسبابه

تبدو فضالة أحد المواقع المؤهلة في المغرب الساحلي الناشئ، هذا المغرب الذي يتقدم بصورة جلية بقية البلاد على درب الاقتصاد الحديث. فقد كانت

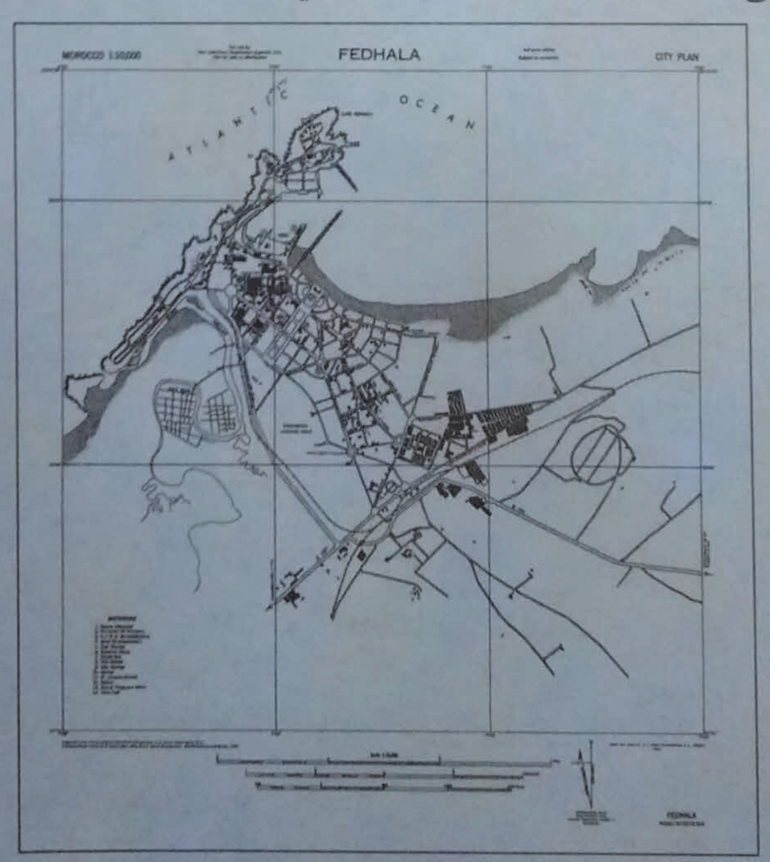
---

(3) يقصد يناير 1948.

(4) أنظر جدول التطور الديمغرافي (المؤلف).

المدينة بمثابة ضيعة للصيادين البحريين منذ خمس وعشرين سنة فقط، وأضحت اليوم تحتضن ثلاثة آلاف عامل (3.000) موزعين على ما يربو عن الثلاثين مؤسسة. وكان ميناء فضالة ركيزة التطور الصناعي للمدينة، وخاصة ميناء الصيد. لقد استقر الصيادون، وأغلبهم برتغاليون وإسبان، على ساحل البحر، في موقع يسمح لهم بحماية قواربهم ؛ وتم استصلاح الميناء تدريجيا، والتفكير بشكل طبيعي في إقامة معامل لمعالجة منتوج الصيد.

ومن الغرابة ملاحظة أنه بعد التحرير – وخلال التطور الصناعي لفضالة الذي اتخذ إيقاعا متسارعا، أضحت معه اليوم تجمع فروعا صناعية عديدة – أصبحت المرسى التي كانت أساس هذا التطور تعاني – مع تبين ضعفها على مواكبة ذلك التطور – من تراجع واضح مرشح للتفاقم[5]. فقد اجتذبت المعامل الأولى (معامل تصبير السمك) المقامة بفضالة المادة الأولية، وكان قربها يبدو ذا أهمية خاصة بالنسبة لمنتوج صيد بحري مثل السمك، وفي بلاد حارة مثل المغرب.



تصميم للمدينة يعود لسنة 1939

(5) أنظر الميناء وأسباب تراجعه (المؤلف).

النمو الديمغرافي لفضالة

هذا جدول للنمو الديمغرافي لفضالة وضعناه لسنوات 1921 و1926 و1931 و1936 اعتمادا على مختلف البيانات والإحصائية الرسمية، واعتمدنا بالنسبة لسنة 1948 على وثائق التموين. أما بالنسبة لسنة 1914 فإننا نقدم رقما تقديريا تبنيناه تبعا لتحقيقات مختلفة :

السنة	المغاربة	الأوربيون	المجموع
1914	300	200	500
1921	330	593	923
1926	1.968	1.002	2.970
1931	4.418	1.303	5.721
1936	8.517	1.600	10.117
1948			
(فاتح يوليو)	18.537	3.015	21.552

ومن المعلوم أن الأوربيين القاطنين بفضالة على مدار السنة هم وحدهم من شملهم هذا الجدول.

ومن الغريب ملاحظة أنه في سنة 1921 كانت فضالة تحتضن أوربيين أكثر من المغاربة، ويتعلق الأمر بالخصوص بالصيادين البرتغاليين والإسبان. وقد أدى اجتذاب التطور الصناعي للعمال المغاربة إلى انقلاب هذه الوضعية.

وبما أن حجم الأوربيين كان في تناقص، فإنه اليوم أقل من فرد واحد من كل ستة أفراد، بمقابل واحد من خمسة في سنة 1936، وأكثر من واحد من اثنين في سنة 1926. ويبلغ حجم الأوربيين أكثر من واحد من أربعة في الدار البيضاء، وهو على العموم واحد من خمسة وعشرين في مجموع المغرب.

غير أنه منذ بضع سنوات مع كامل الأسف، أجبرت هجرة أسراب السردين – التي قد لا تكون إلا مؤقتة – صناعيي فضالة على اقتناء السمك من أسفي ونقله بالشاحنة خلال فترة طويلة من السنة، فيما تبحر بعض مراكب صيد السردين نحو

الجنوب وتعود إلى فضالة لبيع منتوج صيدها ؛ وحتى في هذه الحالة يعرف سعر الكلفة ارتفاعا. ومع ذلك تظل صناعة السمك أكثر أهمية، وتصدر فضالة السردين بالزيت إلى بلدان العالم، بما في ذلك الولايات المتحدة.

ومن جهتها استقطبت فضالة صناعة تصبير الخضراوات بفضل القرب من المواد الأولية ؛ فالخضر، وخاصة البازيلا والطماطم، توفر للمعامل من طرف سباخي النواحي. وكان رجال الصناعة يعقدون مع بعض المعمرين صفقات زراعية تضمن لهم إنتاجا متجانسا بسعر محدد سلفا.



رصيف مراكب صيد السردين بميناء فضالة تعود لسنة 1938

وباستثناء مصنع للآجر وجد في عين المكان المادة الأولية ومجالات التسويق على السواء، لزم الأمر على المصانع الأخرى اقتناء موادها الأولية من مناطق البلاد، وحتى من الخارج. لقد أقيمت هذه المعامل بفضالة بسبب قربها من سوق كبيرة للاستهلاك في الدار البيضاء، وبسبب توافر مؤكد ليد عاملة، وأيضا لأن وجود مركز صناعي قابل للتوسع قد جلب بصفة شبه تامة رؤوس أموال فرنسية باحثة عن موقع تحفيزي، أو بكل بساطة عن ملاذ آمن. ويفسر القرب من الدار البيضاء في جزء كبير منه التطور الصناعي لفضالة، ذلك أن المدينة العظيمة تشكل بداية بنفسها سوقا استهلاكية، لا سيما وأنها مركز توزيع لعموم المغرب، ومركز للتصدير نحو البلدان الخارجية.

ميناء فضالة وأسباب تراجعه

كان ميناء فضالة، كما رأينا، أصل التطور الصناعي وأصل المدينة، ولا يزال يلعب دورا هاما في تموين معامل التصبير. ويبدو لنا الحديث مفيدا عن هذا الميناء وأسباب التراجع التي تهدده، وهو التراجع الذي يضاعف التبعية الاقتصادية لفضالة.

يلائم موقع فضالة أفضل من موقع الدار البيضاء لإقامة الميناء العظيم للمغرب به، بيد أن الظروف السياسية قد وضعت الخيار على الدار البيضاء التي ينزل بها الفرنسيون ؛ ومنذ تلك الفترة لم يكن بمقدور فضالة أن تكون إلا ميناء ثانويا، ميناء للصيد وميناء متخصصا. إنه لا يزال يلعب هذا الدور المزدوج، لكنه يبدو أن ظروفا غير مساعدة سوف تؤدي إلى التراجع الملموس لنشاط الصيد البحري.

لقد تشكل الميناء بفضل تجميع جزيرة صغيرة وصخور على الشاطئ، حيث كون مجموعها ملجأ جيدا. وكان الميناء الخارجي محميا بشكل اصطناعي بواسطة حاجزين في الخارج، به تجد السفن مياه هادئة، وهي السفن التي لا يجب أن تتجاوز حمولتها ثمانية عشر ألف طن (18.000).

وفضالة هي الآن ميناء للبترول وميناء للصيد ؛ واستكمالا تستقبل بصورة غير منتظمة سفن شحن تصدر البواكير صوب فرنسا أو بريطانيا العظمى. يتوفر ميناء الصيد على تجهيز عصري، وقد أقيمت سوق عظيمة للسمك على رصيف مستطيل الشكل، ترسو على امتدادها السماكات والجيابات التي يتم تفريغها بصورة ميكانيكية.

ويشمل أسطول الصيد الآن عشرين سماكة تبحث عن السمك المعد للتصنيع، وخمس جيابات كبيرة مهتمة هي الأخرى بالسمك الطري. وهذه السفن ممتطاة من طرف ما يناهز الثلاثمائة مغربي، وحوالي مائة صياد أوربي غالبيتهم برتغاليون وإسبان، وجل أصحاب السفن أوربيون. كل فرد من أفراد الطاقم يتلقى قسطا من الأرباح، فتعود أربعة أعشار (10/4) منتوج الصيد إلى المجهز، فيما توزع الستة أعشار (10/6) المتبقية بين البحارة مع اعتبار التراتبية

المهنية. ولا توجد بفضالة أية نقابة لصيادين، وقد فشلت تعاونية للبحارة تبعا للاختلاف القائم بين الأوربيين والمغاربة. ولهؤلاء الأخيرين مفوض رسمي هو الأمين المعين من طرف سلطات المراقبة.

وكانت فضالة إلى حدود الحرب الأخيرة مرتبة في الصف الثاني ضمن موانئ الصيد المغربية بعد الدار البيضاء مباشرة، ومنذ ذلك الحين تراجعت أهميتها نسبيا على الأقل، وتقدمتها أسفي وأكَادير على التوالي. ويعود هذا التراجع إلى التضاؤل المفاجئ لكميات السمك المعد للتصنيع، والسردين بالخصوص في المحيط القريب لفضالة.

لقد كانت السماكات فيما سبق تشتغل بالبحر كل يوم، ويرى اليوم تراجع نشاطها إلى بضعة أشهر في السنة، إلا إذا فضلت النزوح حتى إلى أسفي. فهل يرتبط ذلك فقط بالهجرة الموسمية الناجمة على سبيل المثال عن التيارات التحت-بحرية ؟ أم تحقق توجه سمك السردين للنزول أكثر فاكثر صوب الجنوب، مجتذبا معه البحارة البرتغاليين ؟

يرتبط مستقبل ميناء الصيد بحل مشاكله، لأنه يبدو بكل تأكيد أن سماكات فضالة سينتهي بها المطاف إلى الاستقرار بأحد موانئ الجنوب بدل النزوح كل سنة إلى مستوى أسفي.

لا تميز إحصائيات الإنتاج بين السمك المعد للتصنيع والسمك الطري الذي سترتفع كمياته المصطادة ؛ ومن ثم لن تسمح إذن بالانتباه إلى المشكل. وعلى كل حال، ندرج هنا جدولا للإنتاج من حيث الكمية والقيمة عن السنوات الثلاث الأخيرة :

السنوات	الكميات المصطادة بالكيلوغرام	القيمة بالفرنكات
1945	2.800.082	29.349.591
1946	3.000.048	36.726.708
1947	2.195.588	41.290.381

وإذا كان من المأمول أن يعرف الصيد الصناعي بفضالة أياما أفضل، فإنه على ما يبدو فيما يتعلق بميناء البترول لا يمكن الاحتفاظ بالأمل بتاتا. وستكون الإدارة والشركات الكبرى متفقة على خلق ميناء للبترول في خليج عكاشة على بعد ستة كيلومترات (6 كلم) عن الدار البيضاء سيخلف ميناء فضالة المستورد الأول الآن المحروقات السائلة.

وهذا جدول عن استيراد المنتوجات البترولية من حيث الكمية والقيمة خلال سنة 1947 والنصف الأول من سنة 1948، ويمثل البنزين غالبية هذه المستوردات :

السنة	الكميات باللیترات	القيمة بالفرنكات
1947	228.275.967	1.092.646.168
1948		
النصف الأول	103.342.079	711.832.240

لقد أرست أربع شركات كبرى خزاناتها بفضالة[6]، وتقتني البترول من أي مكان تقريبا، من الولايات المتحدة وفنزويلا والشرق الأوسط، يورد على سفن من جنسيات مختلفة ؛ فيما تنقل سفينتا بترول صغيرتين مرساهما بفضالة، الوقود من موقع إلى آخر من الساحل المغربي، وينقل قسط آخر من هذه المستوردات بواسطة الشاحنات وخزانات السكك الحديدية.

إن الرغبة التي أبدتها الإدارة والشركات الكبرى بإنشاء ميناء عكاشة ستجعل منشآت فضالة غير مجدية، وستحرم المدينة من موارد هامة. ويبرر المشروع على كل حال بأسباب الأمن، حيث يبدو أن الدفاع عن خليج عكاشة في زمن الحرب أكثر سهولة، وفي وقت السلم تتضاءل الخسائر الناجمة عن الحريق به أكثر من أي ميناء واقع على مقربة من مدينة مأهولة. ومن جهة أخرى فإن توسيع ميناء فضالة سيستلزم نفقات باهظة.

(6) يتعلق الأمر بشركات شل (*Shell*)، وفاكوم (*Vacuum*)، والشركة المغربية للوقود، والشركة المغربية للمنتوجات البترولية.

ولا يمكن بأي حال التمني برؤية تطور مصدرات البواكير بفضالة، حيث يبيع سباخو النواحي كميات هامة من الطماطم والبطاطس والبازلاء ببريطانيا العظمى وفرنسا، غير أن الجزء الأكبر يصدر إلى الدار البيضاء. وتتجنب السفن المأجورة التوجه للرسو بفضالة. ومن وقت لآخر ودون انتظام تدخل سفن شحن الميناء لتفرغ فيه بعض المنتجات المتنوعة، ولتشحن منه البواكير وصناديق علب التصبير. وفضلا عن ذلك فإن الازدحام الذي يعرفه ميناء الدار البيضاء قد وجه بعض المراكب إلى فضالة للقيام بالتفريغ المقرر بالدار البيضاء. ومن شأن تنفيذ مشاريع توسعة الميناء بهذه الأخيرة أن يضع في يوم ما نهاية لهذه المسألة غير الطبيعية.

يبلغ معدل الحمولة الصافية السنوية لميناء فضالة ثلاثمائة ألف طن (300.000)، بما في ذلك ناقلات البترول. ويبدو إذن أن الميناء، الذي كان أساس التطور الصناعي لفضالة، قد دخل في مرحلة تراجع يخشى من تواصل تفاقمها. ولن يعدم هذا التراجع أن يكون قد وضع بعض معامل التصبير في وضعية حرجة، بدفعها إلى اقتناء مواردها الأولية من أماكن بعيدة.

وقد فضل بعض رجال الصناعة الاستقرار بفضالة على الاستقرار بالضاحية المباشرة للدار البيضاء بسبب التسهيلات الكبرى للتأسيس، والأجور الأقل ارتفاعا لليد العاملة ؛ وحتى تكلفة النقل إلى الدار البيضاء سواء عبر الخط البري أو الحديدي تبقى ضئيلة. وفضلا عن القرب من العاصمة الاقتصادية للمغرب، استفادت فضالة من مرور خط السكة الحديدية الكبير الذي يربطها بكافة المدن الرئيسية لشمال إفريقيا، كما أنه بمقدورها أيضا تصدير جزء يسير من الإنتاج مباشرة عبر الميناء.

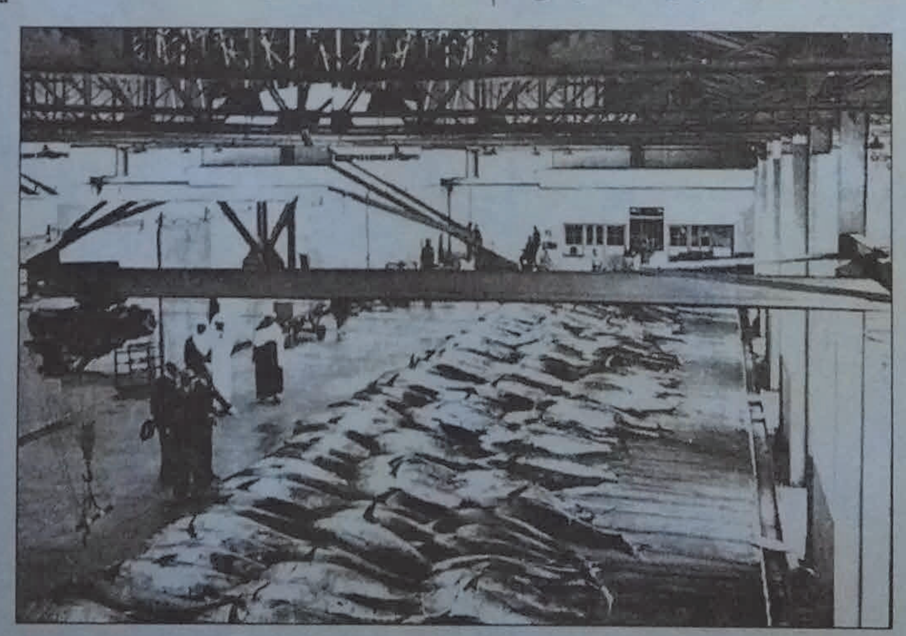
وإلى جانب امتياز الاستفادة من مواقع التسويق السهلة، ضمنت المعامل المقامة بفضالة بيسر تجنيد اليد العاملة الضرورية، إذ قدم عدد كبير من مهاجري الجنوب للاستقرار كيفما اتفق حول مدن الساحل، ونزحت مجموعات كاملة من مناطقها الأصلية خلال مجاعة سنة 1945 [7] دون موارد للتيه على طول الطرقات

(7) هي السنة الشهيرة عاميا بعام البون.

حتى بلوغ ساحل البحر، وحتى اليوم يصل نازحون آخرون تجب إعادتهم بسبب قلة الشغل.

إلى هذه الأسباب، يمكن إضافة أن الصناعة تجتذب الصناعة، حيث بمجرد تأسيس المعامل الأولى لمعالجة السردين تمكن رجال الأعمال المترددين بين مواقع كثيرة محتملة من اختيار فضالة، نظرا لاحتوائها ببساطة على نواة صناعية منحتهم الثقة، وتباشر نشاطا تجاريا خلق مجالا للتسويق داخل المدينة ذاتها ؛ وتبدو هذه الظاهرة مهمة وخاصة بالنسبة للصناعات المرتبطة بها.

وهكذا على سبيل المثال، استقرت بصورة طبيعية مؤسسات تنتج مصبرات اللحوم إلى جانب معامل معالجة السردين والخضراوات. ويمكن من جهة أخرى ربط الأعمال الجديدة بالأولى، فمؤسسة (*S.E.F.A.N.*) التي تنتج مصبرات اللحوم بالأساس، والمعمل الكبير للسردين والخضراوات (*C.A.S.C.A.D.E.C.*) يشكلان جزءا من نفس المجموعة التي تعمل من أجل بيع مصبرات مختلف الأنواع. وكان من الطبيعي أيضا أن تقام معصرة عظيمة للزيت، ومعمل للتلفيف بالحديد الأبيض في وحدة إنتاجية لتعليب الزيوت ؛ ومن ثم حققت نوعا من الاستثمار الصناعي الذاتي.



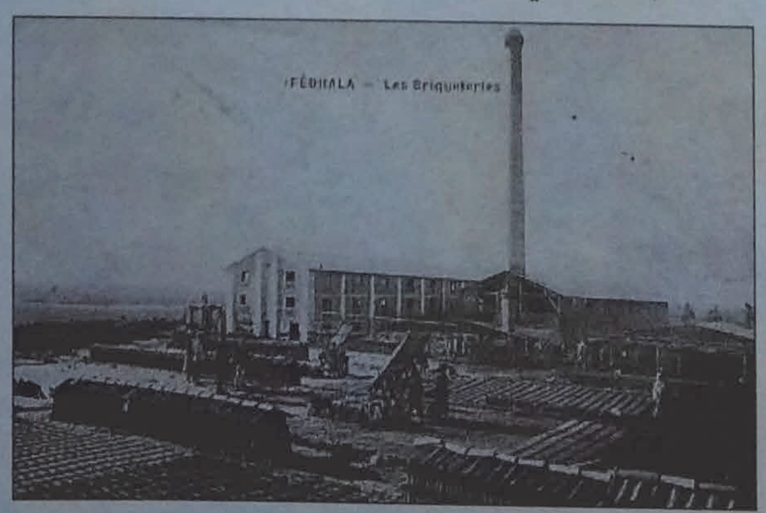
أحد مصانع التصبير بفضالة سنة 1938

إن سهولة التسويق المضافة إلى توافر اليد العاملة، وبالتبعية التوجه إلى الاستثمار الصناعي الذاتي، كل ذلك يفسر اقتصاديا إقامة المعامل بفضالة التي لا

تستفيد من المواد الأولية المحلية. بيد أن التطور الصناعي بعد التحرير قد اتخذ في حالات معينة حالات وهمية نوعا ما ؛ ولا يتعلق الأمر بتاتا بإقامة مؤسسات مربحة، وإنما كان ذلك مرتبطا باستخدام متسرع لرؤوس أموال فائضة هاربة من الضرائب الفرنسية، أو نازحة لجوءا من تعديل محتمل للبنية الاقتصادية. وقد تم ذلك وبأسعار مرتفعة تشييد معامل عالية التجهيز، وبأدوات اقتنيت أحيانا من السوق السوداء، شكلت بالنسبة للأعمال الكبرى توظيفا آمنا أكثر منه توظيفا اقتصاديا.

وتبدو المؤسسة الكبرى للنسيج (*I.C.O.M.A.*) النموذج البارز لهذه المصانع الجديدة، فبتجهيزها الجيد كان عليها تحقيق النجاح بسبب فيض رؤوس الأموال التي استفادت منها. فمعمل (*I.C.O.M.A.*) كان يمارس الإنتاج الكامل، بما أنه يتلقى القطن الخام ويبيع الأجواخ المصبوغة وذلك بأقل من أربعمائة عامل (400) يراقبون سلسلة الآلات. وقد كلفت المنشآت مليارا ومائتي مليون (فرنك)، المبلغ الذي توخي وضعه بأمان بالشكل الأكثر ذكاء. ومن جهة أخرى ينتظر تأسيس مصهر عظيم للحديد في القريب العاجل، ويتم الحديث عن إقامة معمل لإنتاج كرات المضرب. وتبدو الميزة الوهمية فاضحة لهذا المشروع الأخير، بما أنه لا توجد في المغرب لا مادة أولية، ولا أسواق كافية لهذه الصناعة الحديثة.

لقد شيدت بفضالة منذ التحرير مؤسسات جديدة ذات أهمية كبرى، أقيمت خلال فترة التسهيل الناجمة عن محدودية المنافسة الدولية، لكنه سيكون عليها قريبا الدخول في كفاح ضد الشركات الأجنبية القوية جدا، حيث فرضت الاتفاقيات فعلا النظام الليبرالي بالمغرب.



صورة لمصنع الآجور تعود لمطلع خمسينيات القرن 20

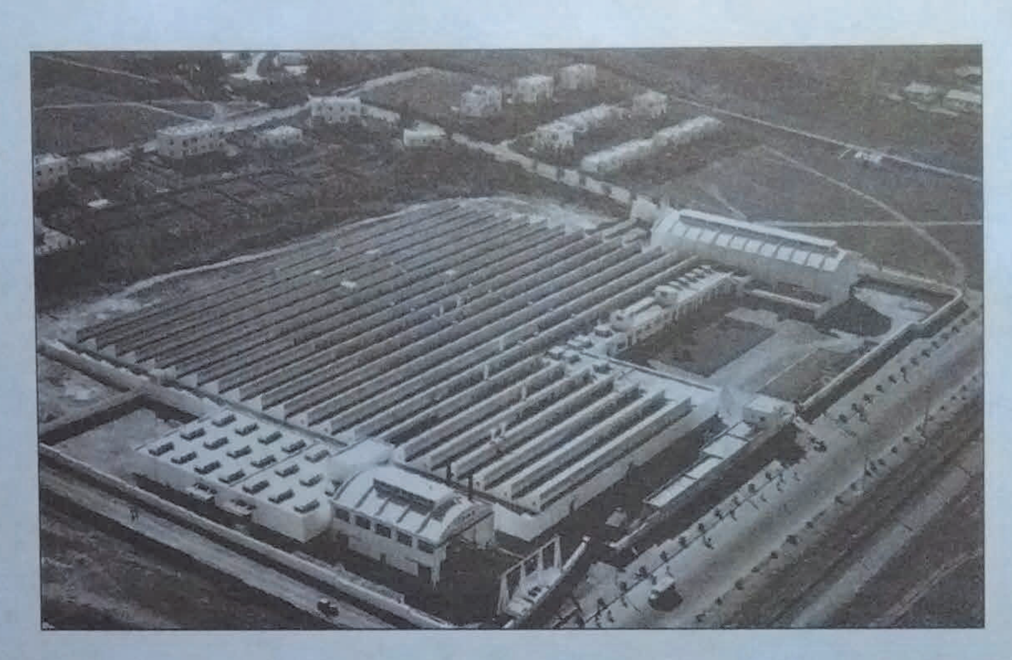
وحتى الآن توجد بفضالة بطالة جزئية منذ بضعة شهور، وعلى معامل المدينة - على غرار نظيراتها في عموم البلاد - القيام بمجهود عظيم للتكيف مع ظروف ما بعد الحرب ؛ وعلى مؤسسات التصبير البحث بدورها في التقليص الملموس لكلفة التعليب التي هي غير مقبولة بالنسبة للسردين.

لقد انتعش التطور الصناعي لفضالة الذي انطلق بصفة طبيعية بفضل حماية ظرفية وورود استثنائي لرؤوس الأموال، ومع ذلك إذا ما انهارت بعض الأعمال فإن أعمالا أخرى ستقوم مقامها. ويحتم تنامي الساكنة المغربية التطور الصناعي، وعلى فضالة بصفتها ملحقة بالدار البيضاء أن تحافظ على وضعيتها المتميزة.

الفصل الثاني
وضعية اليد العاملة

بكل تأكيد ستكون دراسة التطور الصناعي غير مكتملة دون استعراض سريع لوضعية اليد العاملة، تلك الوضعية التي تبدو ضرورية للمعرفة حتى يكون بالمقدور استقبالا وضع مقابلة بين المظهرين الصناعي والسياحي، وبين العمال والسياح أيضا. ذلك أن التعارض الحقيقي لا يوجد بالتأكيد بين الشاطئ والمعامل، وإنما بين العمال الفقراء بدور الصفيح وبين ساكنة الأحياء الراقية الأكثر ثراء. ومن المحتمل أن يوجد ضمن عمال فضالة سكان ينتسبون إلى كافة أقاليم المغرب، إذ استقطب التصنيع نحو الساحل الكثير من الأمازيغ الذين جعلهم تزايد الساكنة غير مقيدين في الغالب بـ «قصر» صباهم.

يبلغ العدد الإجمالي للعمال الصناعيين بفضالة ثلاثة آلاف عامل تقريبا (3.000)، غير أن تغيير الرقم دائم. وقد توزعت اليد العاملة على ثلاثين مؤسسة وبأحجام مختلفة، وكان أكبر المعامل (*I.C.O.M.A.*) يستخدم ثلاثمائة وثمانين عامل (380).



صورة جوية لمعمل إيكوما سنة 1950

وكان جزء من اليد العاملة في مصانع التصبير غير قار بحكم عدم انتظام وصول الأسماك، ولم يكن من الممكن أن تعالج الخضراوات والحوامض إلا موسميا ؛ ومن ثم لم تكن مؤسسة (*C.A.S.C.A.D.E.C.*) التي تعالج السردين والبازلاء تستخدم إلا أربعين عاملا قارا (40)، وتتوفر على يد عاملة غير قارة تصل إلى أربعمائة مستخدم (400) يشتغلون بنظام المياومة أو المهمة. وتستخدم مؤسسات التصبير الكثير من العنصر النسوي، ويصادف في المعامل أيضا أطفال لا تتعدى أعمار أصغرهم ثماني أو تسع سنوات.

لا يوجد تنظيم نقابي بفضالة، ويقوم أحد مفتشي الشغل بزيارة مرة كل شهر، ولا يمكنه بأي حال في ظل هذه الظروف القيام بالحماية اللازمة لليد العاملة ؛ وبناء على ذلك فإنه بالإمكان استغلال العمال الذين يجهلون الكتابة دون أي عائق. ولهذا السبب يبدو لنا أن تطوير التعليم يشكل – فضلا عن امتيازات أخرى – وسيلة للتقليص من العديد من التجاوزات الاجتماعية، فالأطفال الصغار الذين يتوجهون بحماس إلى المدرسة يعدون غدا بكل تأكيد لطبقة عاملة أقل قتامة[8].

---

(8) أنظر جدول تطور التعليم بفضالة (المؤلف).

تقدم التعليم بفضالة

هنا جدول بارتفاع التعليم في الوسط المغربي من نهاية أكتوبر 1946 إلى نهاية أكتوبر 1948 :

أنواع التلاميذ	أكتوبر 1946	أكتوبر 1948	نسبة التقدم
عدد الفتيان المنتظمين بالمدرسة النظامية الفرنسية-الإسلامية	262	356	%40
عدد الفتيان المنتظمين بالأقسام المتنقلة	59	253	%315
عدد الفتيات المنتظمات بالمدرسة النظامية الفرنسية-الإسلامية	112	239	%115

وتجب الإشارة إلى ما يلي :

أ- توجد مدرسة إسرائيلية حرة تضم ستين تلميذا (60) تقريبا.

ب- يوجد بداخل المدرسة الأوربية قسم فرنسي-إسرائيلي خاص باليهود المغاربة.

ج- يحضر مائتا وخمسون صبيا الأقسام القرآنية، وهو ما يرفع العدد الإجمالي للفتيان المسلمين المنتظمين في المدرسة إلى ثمانمائة وتسعة وستين (869).

د- تطور التعليم لدى الفتيان يكبحه الاعوزاز إلى الأماكن، في حين أنه بالنسبة للفتيات تعوقه التقاليد والعادات ؛ فمدرسة الأطفال هي شديدة الازدحام إلى درجة الانفجار، فيما يبقى العديد من المقاعد بمدرسة الفتيات فارغا.

ومن ناحية الأجور اعتبرت فضالة منطقة ثالثة، وهي المنطقة التي يوجد فيها الأجر الأدنى محددا منذ شهر مارس 1948 في تسعة وعشرين فرنكا (29 ف)،

والمدة العادية للشغل في ثمان وأربعين ساعة (48 س)، ويرتفع الأجر الشهري القانوني إذن إلى خمسة آلاف وثمانمائة فرنك لمائتي ساعة (5.800 ف/200 س). ويتقاضى الأطفال أقل من ذلك بكثير، الأمر الذي يفسر استخدامهم في الوقت الذي يظل خلاله بعض الراشدين في عطالة. وتصل التعويضات العائلية التي استحدثت مؤخرا إلى مائتي وخمسين فرنك (250 ف) في الشهر عن كل طفل متكفل به يقل عمره عن خمس عشرة سنة (15 سنة). ويقطن العديد من عمال الضيعات العاملين بنظام المياومة فضالة، وتقل أجورهم بوضوح عن الأجور المعتمدة في المصانع.

ومع ذلك لا تدخل كلفة اليد العاملة إلا كجزء ضئيل في ثمن الكلفة الصناعية، ولا يمكن بكل تأكيد جعل الأجور مسؤولة عن مشاكل التسويق التي تتعرض لها المؤسسات ؛ ففي معمل (*S.E.F.A.N.*) على سبيل المثال الذي تعوزه الطلبات، لا تشغل اليد العاملة إلا نسبة 4% من ثمن الكلفة.

يبقى مستوى معيشة العمال متدنيا، وتمتص مصاريف التغذية مجموع ميزانية الأسرة تقريبا ؛ إذ يعتني العمال حسب أهمية تناقص المال : الدقيق واللحم والسكر والشاي والزيت والبطاطس، وتمثل المبالغ المخصصة لشراء هذه الحاجيات لوحدها في فضالة ما ينيف عن ثلاثة أرباع (3/4) الميزانية العامة لأسرة عمالية[9]. والمصاريف الغذائية الأخرى هي قليلة، وتوجه بدورها إلى البيض والخضر الجافة والسمك أحيانا.

وفي ظل هذه الظروف يبقى القليل من المال المخصص للملبس والمسكن والإنارة، دون الحديث عن الأثاث الذي هو بكل تأكيد غير موجود ؛ فعلى الدوام تكون الملابس مرقعة من كافة الجوانب وغير ملائمة. ومع ذلك يبقى أكبر مشكل هو مشكل السكن، حيث يحيى العديد من العمال مكدسين حول «المدينة» المغربية في نوالات من القش أو في أكواخ صفيحية، والشروط الصحية متردية في أحياء الصفيح المشؤومة تلك التي يسود فيها البؤس والقذارة. ولم يبذل رجال

(9) قمنا بهذا الحساب اعتمادا على نتائج بحث سلطات المراقبة الذي تم في شتنبر 1948 (المؤلف).

الصناعة مجهودات محمودة لحل هذه المسألة، ولم تقم المؤسسة الغنية (I.C.O.M.A.) – التي شيدت فيلات رائعة للطاقم الأوربي – بأي شيء لحد الآن لاستحداث مساكن مناسبة لمستخدميها المغاربة.

وقد شرعت الجمعية الخيرية والمصالح البلدية في إقرار جزء من العمال في نوالات مستصلحة، شيدت بالآجر الطيني المعجون بالملاص والمكسو بالقش، وبمقدورهم العيش في ظروف صحية أفضل في انتظار بناء الإقامة الجيدة الصلبة المتوقعة في تصميم التهيئة الذي سنتطرق إليه لاحقا.

ولا تبقى لنا في الوقت الراهن إلا الإشارة إلى أنه على مقربة من الفيلات الفخمة توجد أكواخ مثيرة للشفقة، ملجأ وحيدا للعمال الذين يعودون من عملهم مارين عبر المنطقة السياحية الجميلة.

الفصل الثالث
التطور السياحي وأسبابه

باستفادتها من ميناء للصيد يقع على مقربة من الدار البيضاء، عرفت فضالة تطورا صناعيا على مستوى هذا النشاط ضمن المدن الأولى في البلاد. ويبدو من الصعب خلال الفترة الانتقالية هذه المقارنة في هذا الصدد بين المميزات الخاصة بأسفي وأكَادير وبين مميزات فضالة، ووضع ترتيب للمراكز المغربية.

وبالمقابل يبدو مؤكدا أن فضالة تتوفر على القاعدة الأساسية الأكثر أهمية بالمغرب، حيث لا يمكن مقارنة تهيئتها السياحية التي لا تزال قابلة للتطور بتهيئة إيفران، بيد أن المصطافين الراغبين في الاستمتاع بالبحر، أو بتندية الرئتين فقط بعد مكابدة مناخ جاف جدا يبحثون في قضاء الأشهر الأشد حرارة في فضالة، ويوافقون عند الحاجة على العيش فيها في مراكز اصطياف غير مرعبة ؛ وفضلا عن ذلك يقدم الآلاف من ساكنة الدار البيضاء في نهاية الأسبوع للراحة والاستجمام على الساحل الجميل لمدينة زناتة.

ويبدو اكتشاف أسباب هذا التطور السياحي سهلا، ذلك أن فضالة تتوفر على ساحل بهيج وطقس رائع، وسمح لها القرب من الدار البيضاء من استغلال هذه المميزات الطبيعية، سعت شركة هرسون والمصالح البلدية من بعدها إلى تهيئة حضرية جميلة للمدينة السياحية كفيلة باستقطاب السياح الميسورين.



منظر جوي لشاطئ فضالة يعود لثلاثينات القرن 20

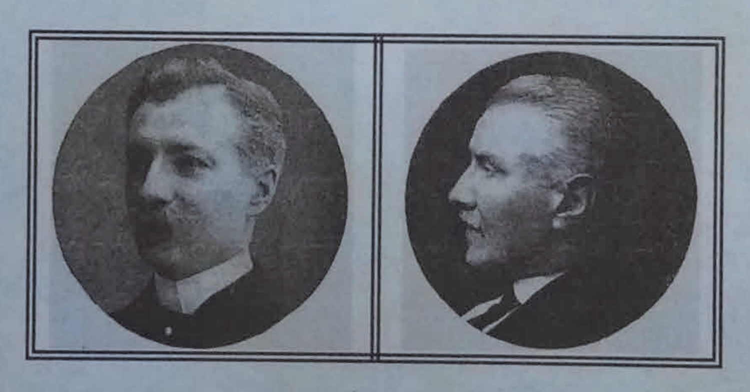
وبالتأكيد يشكل ساحل فضالة سبب وجود هذا التطور السياحي، إذ فضلا عن شساعته وحمايته يستفيد أيضا من جودة الرمال. فهو يشكل قوسا رائعا ومحدودا في جهته الغربية بجرف صخري يمتد في هيئة حشفات عظيمة تتكسر عليها أمواج البحر، في حين وعلى بعد خطوات من ذلك يتقدم للاستلقاء بهدوء على الرمل الناعم.

إن السياح الوافدين للاستفادة من لطافة الشاطئ أو المواقع الصخرية أيضا يجدون في فضالة مناخا ممتازا، ففي أواسط شهر غشت لا تتجاوز درجة الحرارة عند الزوال ثلاثين درجة (30°)، ويحمل النسيم القادم من البحر الطراوة معه ؛ وفي الشتاء تظل الحرارة معتدلة بما يسمح بمزاولة الأنشطة الرياضية مثل الغولف وكرة المضرب خلال كافة الفصول.

لقد أتى القرب من الدار البيضاء لتدعيم التطور السياحي، حيث أن وجود مدينة سياحية بعيدا عن المدن الكبرى بمقدورها استقطاب المصطافين خلال العطل، ويحقق شهر أو شهران في السنة موسما مرموقا، فيما تظل طيلة ما تبقى من الوقت

موقعا فارغا. لكنه حينما يتوفر لديها ساحل جميل على بعد خمسة وعشرين كيلومترا (25 كلم) من أحد المراكز المهمة، فإنها ستتلقى في نهاية الأسابيع سياحا إضافيين ؛ وزيادة عن ذلك بمستطاع رجال الصناعة والتجار إقرار أسرهم بفضالة دائما والالتحاق بهم في الأماسي، حيث أن السفر بسيارة سريعة يستغرق فقط عشرين دقيقة (20 د)، وأغلب من يشغل الفيلات يقطن في فضالة طيلة السنة. وإلى جانب ذلك تستفيد مدينة زناتة أيضا، قياسا بشواطئ الجنوب، من عبور الخط الرئيسي لسكك شمال إفريقيا.

ومن ثم، إذا كان الشاطئ والطقس والقرب من الدار البيضاء هو ما يفسر سبب اجتذاب فضالة للحجم المهم من المصطافين، فإن ذلك لا يوضح كيف أضحت هذه المدينة شاطئا عصريا للدار البيضاء أولا، ولباقي البلاد بمقياس آخر.



المعمر الفرنسي جورج هرسون (1865-1950) واضع مشروع المدينة الجديدة لفضالة، وأخوه جاك هرسون مساعده ورئيس شركة ميناء فضالة

لقد لعبت شركة هرسون والمصالح البلدية دورا مهما بالإسراع في تجهيز فضالة بصورة رائعة مكنتها من تجاوز الشواطئ المغربية الأخرى. إذ بتوقعها لمستقبل المدينة اقتنت مجموعة هرسون القوية بعيد الحرب العظمى غالبية الأراضي الواقعة خلف الشاطئ على غور كبير، فأنشأت فرعا للشركة هي الشركة العقارية لفضالة المكلفة باستحداث تجزئات ومباني وحدائق، وبخلق قاعدة سياحية معاصرة. ومباشرة بعد ذلك، وبدعم من الإشهار، ارتفعت أسعار الأراضي بسرعة، وتم التأكيد على أنها ستواصل الارتفاع، وأن لفضالة مستقبلا سياحيا عظيما، وأن العديد من رجال الصناعة والتجار الميسورين الراغبين في الحظوة بالشهرة يبادرون إلى اقتناء فيلا في مدينة الاستجمام الناهضة تلك.

وفضلا عن ذلك، أنشأت هرسون الفندق الفخم «ميرامار»، وكازينو ذا موقع ممتاز لوجوده قبالة البحر من جهة، وبمواجهة صف جميل من الحدائق الفرنسية النمط، كما شيدت ملعبا للغولف هو الأجمل في البلاد، يقدم إليه هواة هذه التسلية الأنيقة من كل جهات المغرب إلى فضالة للمشاركة في مسابقة الكأس أو البطولة.

وقد تدخلت المصالح البلدية في الوقت المناسب لتأمين التهيئة الحضرية الجميلة للمدينة السياحية الجنينية، وفرضت بتعليمات صارمة على المنشئين نمطا من المنازل الواطئة المختفية خلف الخضرة، وهو أسلوب السكينة والاستجمام، والأسلوب الذي يسمح أيضا للنسيم البحري بالتوغل إلى داخل المدينة. وقد ساهمت الحدائق العمومية المفعمة بالورود والظلال بجزء كبير في رونق مدينة الاستجمام هذه، وانفصلت الفيلات بعضها عن بعض بشوارع فسيحة مزدانة جوانبها بأشجار النخيل.



منظر جزئي لشارع عصري بفضالة مزدان بأشجار النخيل في أربعينات القرن 20

ومن جهة أخرى أقامت المصالح البلدية حديقة للألعاب على جانب ملاعب كرة المضرب دائمة الاستغلال طيلة الموسم. ومع الفارق، فإن دوري كرة مضرب فضالة له في المغرب نفس أهمية دوري دوفيل (*Deauville*) بالنسبة لفرنسا. ويلاحظ أيضا هنا وهناك وسط أحياء الاستجمام وجود أراضي فارغة متسخة في الغالب، تذكر العابر ببداية فضالة.

وعلى كل حال، تبقى المنشآت غير كافية بجلاء، ويلمس هنا مشكل السكن الذي يعاني منه العمال أصلا ؛ فالفنادق لا تزال قليلة : سبعة فنادق من بينها مؤسسة فخمة جدا (ميرامار)، وهذا الأخير هو الوحيد الذي بمقدوره استقبال السياح، فيما لا يشغل الأخرى طيلة المواسم إلا الأشخاص القارون بفضالة، والذين تجبرهم أزمة السكن على المكوث بالفندق لأشهر طويلة. ومن شبه المستحيل وجود فيلات قابلات للكراء، حيث أغلبها مشغول طيلة السنة من طرف رجال أعمال فضالة أو الدار البيضاء.



منظر جوي لفندق ميرامار الراقي يعود لسنة 1950

وأخيرا فإن السياح الراغبين في قضاء الصيف بفضالة، والذين ليست لهم علاقة بها، ليس لهم من خيار إلا «ميرامار» الباهظ أو الخيمة ؛ وقد نظمت مواقع التخييم على طول الساحل من طرف الجيش والسكك الحديدية، ويضم مجموع هذه المخيمات ألف شخص (1.000) تقريبا : أسر الضباط وضباط الصف ومستخدمو السكك الحديدية. وتسكن الأسر أحيانا في إحدى الخيام، وأحيانا أخرى في شاليهات ضيقة وسط المسافة بين حي الاستجمام الرفيع والمدينة العتيقة، ويعوض القرب من البحر عن خشونة المنشآت.

ولا يصل العدد الإجمالي للمصطافين ألفا وخمسمائة فرد (1.500) نتيجة العدد غير الكافي من العمارات، لكنه في يوم السبت بعد الزوال وأيام الآحاد تبعث الدار البيضاء بأزيد من ألفي سائح (2.000) إضافي خلال الشهر الأكثر حرارة.

وسنرى أن مصلحة تنظيم المدينة قد توقعت توسعا مهما لحي الفيلات في تصميم يفصل بين مظهري المدينة، غير أنه قبل دراسة هذا البرنامج يبقى علينا وضع مقابلة بين التطورين السياحي والصناعي.

الفصل الرابع
متناقضات فضالة

تتطور فضالة بسرعة تحت مظهرين مختلفين، فالتقدم المطرد لمدينة سياحية وصناعية على السواء مبرر، حيث يوجد على مقربة مباشرة من الميناء - الذي كان حافزا لنشأة المعامل الأولى - شاطئ جميل يسهل اكتشافه من طرف المصطافين؛ وسرعان ما اجتذب القرب من الدار البيضاء ومعه مرور خط السكة الحديدية نموا مطردا للسياحة والصناعة أيضا. ولهذا السبب بادرت الشركة العقارية والمصالح البلدية إلى إعداد مدينة سياحية أنيقة لاستقطاب السياح المهمين على المستوى الاقتصادي إلى فضالة.

لقد كان على مظهري المدينة هذين الدخول في تواصل بينهما، فغالبية العمال يعيشون حوالي المدينة العتيقة؛ وكما يبرزه التصميم المدرج في هذه الدراسة كان عليهم عبور المنطقة السياحية لبلوغ منشآت الميناء؛ ومن جهة ثانية بوصولهم إلى المدينة كان على السياح الوافدين للاستجمام بفضالة المرور أمام معامل عديدة، وقبالة مساكن الصفيح أو القش الصغيرة المكدسة فوق الأراضي الجرداء أيضا، وبكل تأكيد لا يشكل ذلك استقبالا مبشرا بالنسبة لمدينة سياحية عصرية[10].

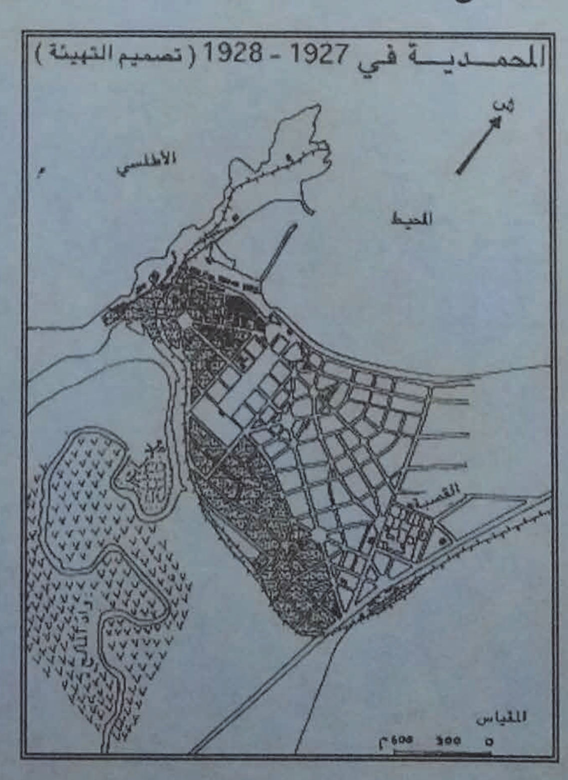
ومن ثم لا يمكن أن يتجاهل أحد جزأي مدينة فضالة الجزء الثاني، فالعمال الذين يلتحقون بأسمالهم بنوالاتهم يصادفون السيارات الأمريكية الفارهة الرابضة أمام الفيلات الأنيقة؛ وسائقو السيارات يؤاخذون على العمال المرور وسط الطرقات، ويمتعضون في أعماقهم أكثر من تواجدهم في تلك الشوارع الجميلة المزدانة أرصفتها بأشجار النخيل التي لم توضع من أجلهم. هناك معاناة الطرفين

---

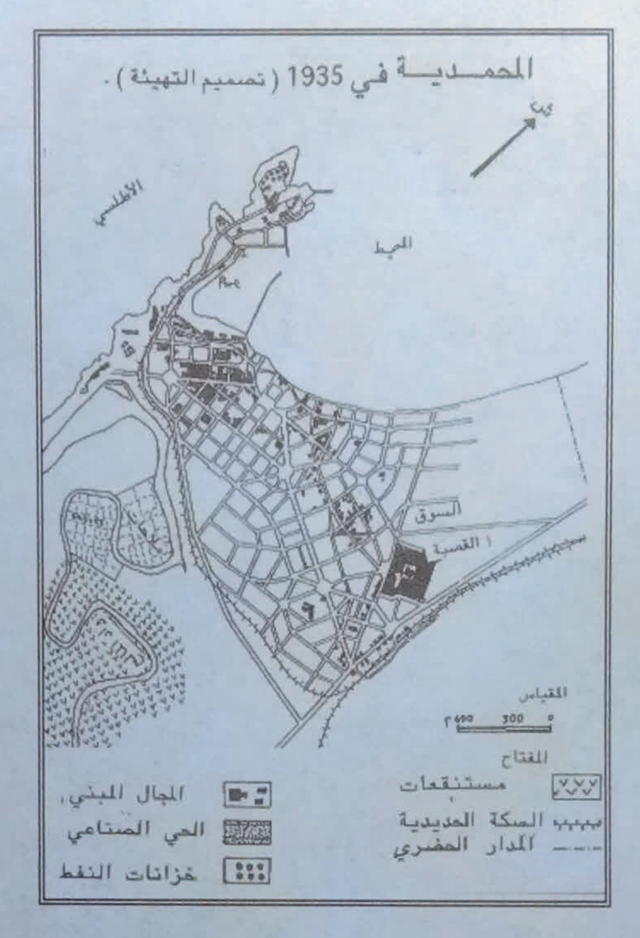
(10) أنظر تصميم فضالة (المؤلف).

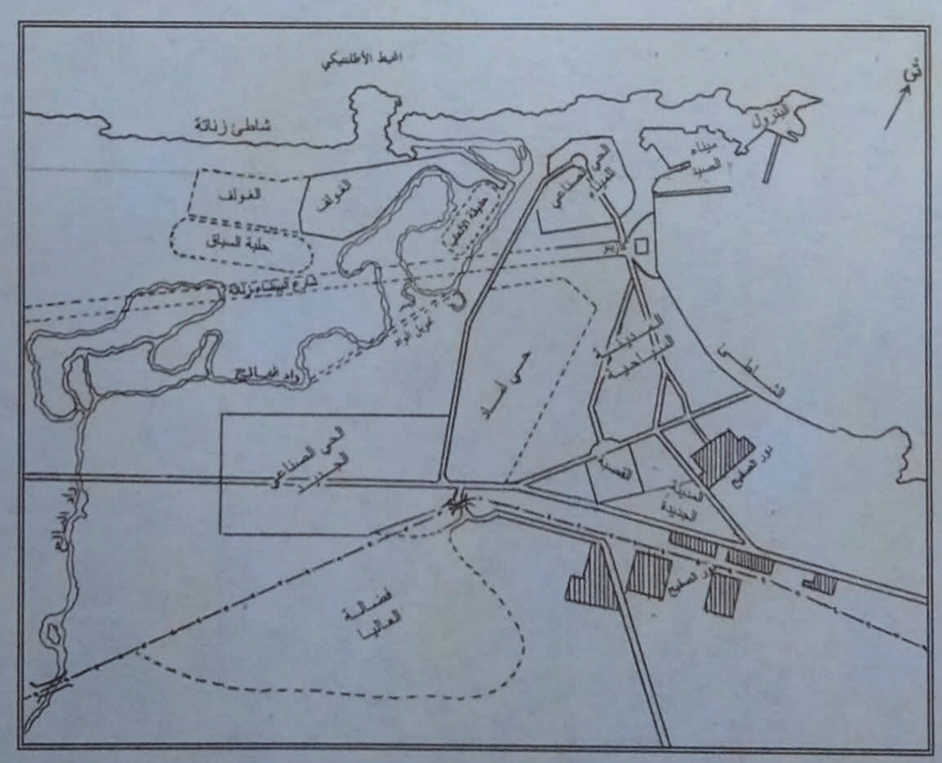
من تلك الاتصالات، ولا يعدم الملاحظ الذي يصل إلى المدينة أن يصطدم بمشكل هاتين الطبقتين المختلفتين من السكان، المجتمعتين على بعد خمسة وعشرين كيلومترا من الدار البيضاء في مدينة ناهضة مفعمة بالطموحات المتناقضة.

ويبدو أن التطور المزدوج للمدينة لا يمكن بتداخلاته أن يستمر طويلا، حيث سيدفع التصنيع المتصاعد السياح الميسورين إلى اكتشاف شاطئ آخر ينزع من مدينة زناتة الدور الذي تتمسك به اليوم، وسيفضلون الذهاب بعيدا بحثا عن الهدوء وتفادي الضجيج والازدحام وصفارات المعامل ومداخنها. إذ في سبيل الفرار من الحياة اليومية وبلوغ المناطق الخضراء حيث هدوء الجو وحلاوة الحياة والألوان المزدانة، يبحث السياح عن الأمكنة التي لا تذكرهم البتة بالالتزامات المألوفة، وتنسيهم البؤس الإنساني أيضا. ويوافق السياح الملحاحون بيسر مصادفة الصيادين الذين يجدونهم في الغالب مثيرين للإعجاب، غير أنهم في مدينة ترفيهية لا يرغبون في مصادفة عمال يشبهون كالأشقاء العمال الدائمين للمدينة الكبيرة، ويعرضون المشاكل الاجتماعية ذاتها.



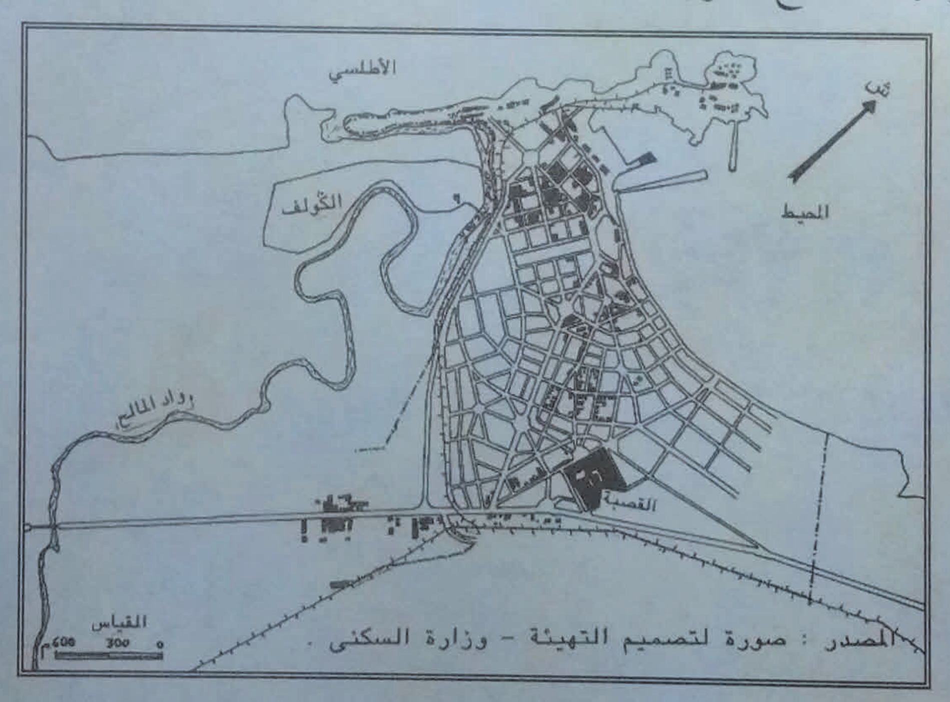
تصميم تهيئة فضالة لسنة 1927-1928 وأسفله تصميم سنة 1935





تصميم لمدينة فضالة ومشاريعها المستقبلية (1949)

وفضلا عن ذلك، تتفاقم هنا صعوبات التواصل بين الشاطئ والمعامل، بين الساكنة الميسورة للأحياء الراقية وعمال بلد فقير، جراء صعوبة العلاقات بين الأوربيين والمغاربة ؛ فعلى العموم يفضل الفرنسيون مدينة سياحية معزولة ومحفوظة، بمقدورهم فيها استقبال المغاربة طوعا ممن تبنوا ملابسهم وبذلاتهم. وفي يوم أو آخر إذن، وإذا ما تم ترك الأمر على حاله سيتخلى الأوربيون عن فضالة لفائدة مدينة شاطئية أخرى، كمازكَان على سبيل المثال الواقعة على بعد خمسة وتسعين كيلومترا (95 كلم) جنوب الدار البيضاء، والتي تستفيد من ميزة عدم خضوعها للتصنيع بصورة شبه تامة.



المحمدية في 1957

إن السياح المشاكسين هم من سيبادر إلى المغادرة، لأنه على ما يبدو لا يمكن إلا أن يتواصل التصنيع، وهذا ما يعبر عليه اقتصاديا بجلاء القرب من الدار البيضاء، السوق العظيمة ومركز التوزيع للمغرب، وباستقطاب اليد العاملة التي تمارسه مدن الساحل. وسيتواتر ذلك بنفس قياس التطور الصناعي في عموم منطقة الحماية، حيث بمقدور النظام الليبرالي المفروض بالاتفاقيات أن يضع المعامل الناشئة للبلد في مصاعب في المستقبل المنظور ؛ غير أن تزايد الساكنة يفرض التصنيع في إفريقيا الشمالية إلى درجة لا يمكن معها التخوف من مرحلة انتقال مضنية في اتجاه متصاعد طويل الأمد.

وإذا كانت منافسة أسفي وأكادير وتدهور الميناء يؤديان بفضالة إلى التراجع في إنتاج المصبرات، فإن معامل أخرى وضعت تصاميمها لن تعدم تعويض هذا التدهور الجزئي، ولن تنسحب المعامل بذلك من المدينة لتترك المجال لفائدة السياح.

بإدراك التناقض الموجود بين مظهري فضالة رغب واضعو تصميم التهيئة في الفصل بينهما بوضوح ؛ إذ بما أن النشاطين اللذين معا خلقا المدينة لا يمكن لهما التطور جنبا إلى جنب، وليست هناك رغبة في التضحية بالضاحية السياحية المقامة بتكلفة كبيرة، استلزم الأمر وضع حواجز بين جزأي فضالة اللذين سيتم إعدادهما بعناية، كل على حدة.

الجزء الثاني

محاولة التوفيق في تصميم التهيئة

يجب توجيه المدن الحديثة للمغرب التي تنشأ وتنمو بهذه السرعة بكل يقظة في تطورها، وبخلاف ذلك لن تشكل إلا تجمعا فظيعا دون نمط للإسكان، ولن تمثل أية وحدة حقيقية. وعلى كل حال، يشكل تخطيط مستقبل مدينة ناشئة على الدوام عملا جذابا. ففي مدينة حديثة العهد ومفعمة بالطموح مثل فضالة، بمقدور المهندسين المدنيين تطبيق مبادئهم دون الاصطدام بالموروث دائما، وبمستطاعهم تأمل ذلك بعمق.

لقد تحلت فضالة منذ سنة 1928 بتصميم تهيئة حضرية تم تعديله مرات عديدة، سمح أيضا بتطور متواز لحي الفيلات ؛ وكان على سلسلة من المشاريع المعدة للتنفيذ في القريب العاجل توسيع المدينة وتحويلها. وبعض هذه المشاريع رهن الإنجاز حاليا، وبعضها الآخر تمت المصادقة عليه من طرف مصالح التهيئة وسيشرع في إنجازه على الفور، فيما لا زالت مشاريع أخرى قيد الدراسة، وستخضع قريبا لموافقة الرباط.

تتمثل الغاية من تصميم تهيئة فضالة في إسكان الوافدين الجدد، وإعداد مستقبل زاهر للمدينة بالتوفيق بين مظهريها الصناعي والسياحي. وليس علينا فحص التصميم في تفاصيله، وإنما التركيز فقط على فكرة التجميع التي تسوده، والتنفيذات الأساسية لهذا المبدإ الموجه ورغبة التوفيق تلك. وسوف نتناول هذه القضايا على التوالي قبل التطرق إلى الشارعين الكبيرين اللذين يشكلان على ما يبدو دعامتين رئيسيتين لمحاولة التوفيق هاته، بما أنهما يمنعان التواصل بين جزأي فضالة.

الفصل الأول

الحي العمالي بفضالة-العاليا

استقرت غالبية الوافدين الجدد حوالي القصبة و«المدينة» الجديدة، مرتجلة مساكن بئيسة وغير صحية. ولدواعي شروط الصحة والسلامة أبرز «دوار الميلودي» ضرورة القيام في أسرع وقت بإزالة كافة أحياء الصفيح التي تحيط بفضالة.

إلى جانب القصبة التي سوف تظل النواة المغربية التقليدية، شيد مكتب الإسكان مدينة جديدة مخصصة للأعيان والتجار والطبقة الوسطى، لكنه كان من الواجب أيضا توقع تدبير الساكنة العمالية التي تشكل بجلاء الأغلبية الساحقة من سكان أحياء الصفيح ؛ وقد تم اختيار بقعة أرضية فسيحة خلف طريق الدار البيضاء للقيام فيها بتشييد الحي العمالي لفضالة–العاليا.

وبتصميمها أساسا لإزالة أحياء الصفيح تبدو لنا فضالة–العاليا إحدى الدعامات الرئيسية لمحاولة التوفيق في تصميم التهيئة الحضرية ؛ إذ بإقرار العمال مجتمعين بعيدا عن أحياء الاستجمام، بحيث لن يكون عليهم المرور بها، لن يشكلوا أبدا عائقا للمستقبل السياحي لفضالة. ويفسر اختيار الموقع أولا بامتداده الذي يسمح بإقامة مدينة مشبعة بالهواء بمستطاعها التوسع بسهولة.



المقيم العام، الجنرال جوان يدشن حي فضالة العاليا سنة 1948

ومن جهة أخرى، سيشكل قربها من المعامل المنشأة على طريق الدار البيضاء ميزة هامة بالنسبة لسكان الحي الجديد، وسيستفيد أولئك العاملون من بينهم في المؤسسات الواقعة على مقربة من الميناء من المرور عبر شارع زناتة المعد أساسا للربط بين الميناء ومحطة السكة الحديدية مباشرة، والذي سيتم إكمال إنجازه قريبا، بما سيتيح للعمال تجنب عبور المنطقة السياحية. وليس بمقدور العمال مغادرة الحي وبلوغ طريق الدار البيضاء إلا بالمرور تحت جسر الخط الحديدي المؤدي إلى قبالة شارع زناتة. وقد لعب هذا دورا مهما في اختيار موقع الحي العمالي.

لقد وجب على فضالة-العاليا أن تنشأ على مرحلتين :

* تمثلت الأولى في بناء نوالات محسنة باحترام تخطيط مختلف الطرقات المقررة في تصميم التهيئة، وسوف تحل المباني الصلبة رويدا رويدا محل تلك المساكن المؤقتة. وقد شرع في تنفيذ هذه المرحلة الأولى في شهر يوليو (1948) بفضل أموال الجمعية الخيرية الإسلامية، وفعالية سلطات المراقبة التي وضعت هذه المسألة في صلب اهتماماتها. شيدت النوالات الجديدة بالآجر الطيني المضغوط، وسترت بأعمدة من القش وهياكل من القصب، وقدمت شروطا صحية أفضل بكثير من تلك المساكن التي بنيت عفويا من طرف مهاجري الجنوب. وقد سمح تراص المساكن بمراقبة صحية أكثر تطورا. وبمقابل الرفاهية والاتساع الكافي لحياة طبيعية للأسرة سيجد الوافدون النظافة على الأقل.

وإذا ما تم أخذ شخص فرنسي نزل المغرب إلى فضالة مباشرة لن يعدم السخط على تلك المساكن الضيقة، ولكنه إذا ما نظمت له زيارة في البداية لبعض أحياء الصفيح، سيعترف بأن تطورا قد تحقق. وللحي العمالي في الوقت الراهن مظهر إحدى قرى السود، مع تمتعه علاوة على ذلك بهندسة دقيقة ؛ وهو انتقال أريد له أن يكون قصيرا بين مدينة المستقبل الصلبة وأحياء الصفيح الكئيبة، مركز البؤس والوباء والقلاقل السياسية بكل تأكيد أيضا.

مجموعة هرسون، قوة خصوصية

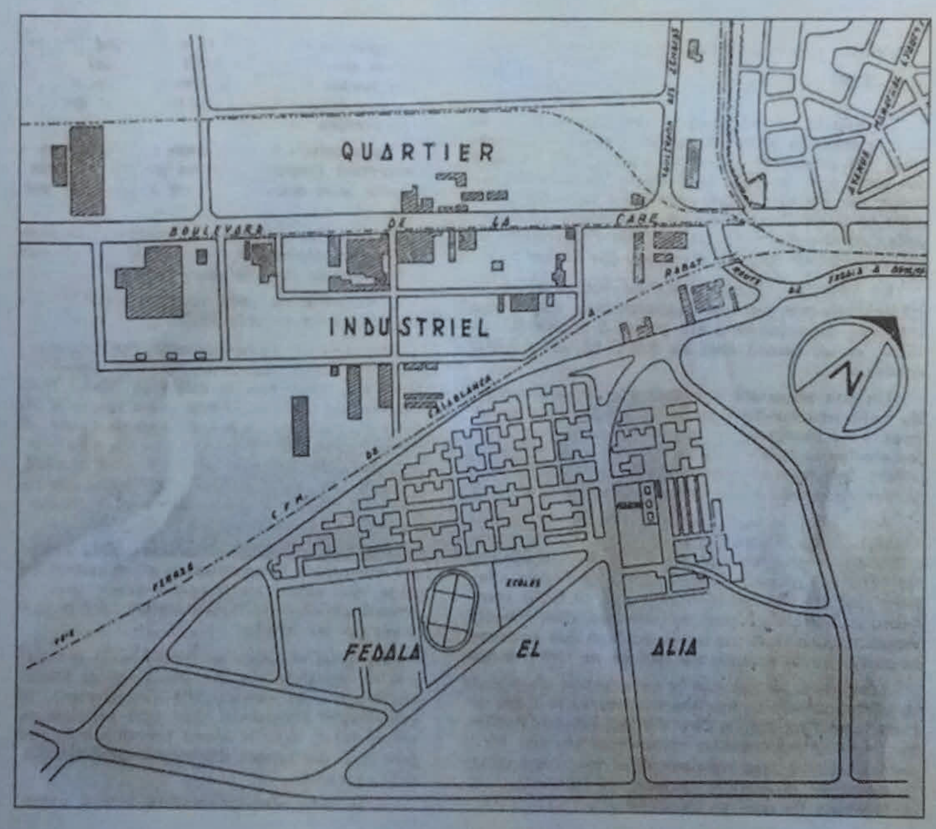
لا يمكن الحديث عن فضالة دون الإحالة بإشارات متعددة إلى الشركات التي أنشأتها فيها مجموعة هرسون ذات النفوذ في المدينة. وبشكل طبيعي استحوذت مجموعة هرسون على القسط الأعظم من أراضي المدينة المستقبلية بعد الحرب العظمى، ولعبت دورا أساسيا في تطور المدينة بإنشاء مينائها، وبتهيئة منطقة سياحية، وبتمويل معامل عديدة.

واليوم، تبقى مجموعة هرسون قوية، تمتلك بواسطة مختلف المؤسسات التابعة لها الميناء والكازينو وفندق «ميرامار» والحانة الأنيقة للحديقة والغولف، كما تمتلك الفيلات والبقع التي لم تبن بعد وتستغل كمزابل في انتظار الفترة الملائمة للبيع. وتمتلك مجموعة هرسون أيضا الكنيسة الوحيدة لفضالة تضعها رهن تصرف الرهبان دون أن تمنحهم إياها، ومدرسة خصوصية. ومع ذلك فإن فضالة ليست بالنسبة لمجموعة هرسون إلا مجالا ثانويا.

تمتلك المجموعة مساهمات في الموانئ الكبرى، وخاصة في ميناءي الدار البيضاء وبنزرت، وتتحكم فضلا عن ذلك في العديد من الأعمال بشراكة مع مجموعة شنايدر (*Schneide*). وقد اضطرت مجموعة هرسون إلى بيع ميناء روزاريو (*Rosari*) الأرجنتيني في أعقاب تصفية المصالح الفرنسية في الخارج، ونجم عن ذلك ورود جديد لرؤوس الأموال إلى المغرب، سيبرز في فضالة بتوسيع الكازينو والميرامار والغولف، وبإنشاء فضالة-العاليا وحي أماد. وفي الوقت ذاته، تجاهد مجموعة هرسون في تحسين مواقعها في الدار البيضاء، وفي تطوير مساهماتها الصناعية في كل مكان.

* وبالنسبة للمرحلة الثانية، ولاعوزازها إلى الأراضي ومصادر التمويل الضرورية لإنجاز مشروع بهذا الحجم، بذلت البلدية جهودا لتوفير المساهمات الخاصة المحتاج إليها ؛ وبكل تأكيد لزم اللجوء بقوة إلى مجموعة هرسون التي يجب دوما التباحث معها كلما تطلب الأمر حل مشكل في مدينة زناتة. وقد تم

توقيع اتفاق بين البلدية والشركة العقارية لفضالة-العاليا التابعة لهرسون (*S.I.F.A.*)، والتي تملك جزءا كبيرا من أراضي الحي المستقبلي. وتقدر الاتفاقية أن تقوم الشركة العقارية بتهيئة تجزئة هامة طبقا للتصميم، وكافة أشغال تقسيم الحي تقع على عاتق الشركة التي عليها التنازل عنها مجانا للمدينة. وسوف تقوم الشركة بإنشاء مساكن صلبة معدة للكراء بأسعار محددة من طرف المصالح البلدية، فيما سيكون كراء المحلات التجارية متفاوض بشأنها بكل حرية بين المعنيين.



تصميم لحي العالية بفضالة يعود لسنة 1954

وقد التزمت الشركة بإنجاز شطر أول من البناء يبلغ مائة وخمسين منزل (150) وخمسين دكانا (50) بمساكنها في غضون سنتين، ودخل الاتفاق قيد الإنجاز، وشرعت الجدران الأولى في الانبعاث من الأرض. لقد تطلب الأمر أن يشكل الحي العمالي مركزا مستقلا بمسجده وسوقه ومركزه التعليمي، وبملاعبه وحدائقه، وبمستوصفه ومكتب مراقبته أيضا.

وبتخصيصه لليد العاملة الصناعية المغربية، وتبعا لذلك للتجار المستقرين على مقربة منه، سوف يعرف حي فضالة-العاليا حياة منفصلة عن المنطقة السياحية

البعيدة نسبيا، وحتى عن «المدينة» الجديدة ؛ وسيشغله سكان إما من المعامل القريبة جدا القائمة على طريق الدار البيضاء، أو من المؤسسات القديمة الواقعة على مقربة من الميناء، وفي هذه الحالة سوف يتجهون إلى عملهم عبر شارع زناتة.

الفصل الثاني
الحي السياحي المستقبلي

لقد رغب منجزو التصميم الحضري في إعداد مستقبل سياحي هائل لفضالة، ويستفيد الشاطئ اليوم من صيت كبير في بلد لا توفر فيه الأقاصير الخطيرة إلا بعض السواحل المحمية ؛ بيد أن المساكن تعوز المصطافين، والتطور السياحي يهدد الحي الأنيق.

ولتدبير فضالة الفيلات وتنميتها، يعد التصميم العمال، ويتوقع توسيع وتجميل المنطقة السياحية التي ترغب في استقطاب أثرياء الدار البيضاء. وقد حصل مشروع تجزئة قطاع جديد للفيلات : حي أماد، على القبول من طرف اللجنة البلدية ومصالح التهيئة الحضرية، ويشمل خمسين هكتارا (50)، ويقع هذا القطاع الجديد خلف القطاع الأول.

ويفرض قانون التهيئة على المعماريين التزامات متشابهة، بحيث لا يجب أن تتجاوز مساحات الفيلات ربع مساحة البقعة، وحدد علو المنازل في تسعة أمتار ونصف (9.5) ؛ ومن جهة أخرى كانت إجبارية الشرفات، والسقوف خفيفة الميلان مسموح بها كلية في جزء من حي أماد هذا، الذي بدوره سيكون له أسلوب التهوية والراحة الذي يصنع سحر فضالة. وبإمكان المصطافين الميسورين السكن في الفيلات الحديثة، كما سيتم تشييد فندق كبير، وسيعرف ميرامار الفخم توسيعا.

وفي الوقت ذاته، يتوقع تحسين فضاءات التسلية وتتميمها، كما سيدخل نظام جديد للشاطئ حيز التطبيق في الموسم القادم أكثر تشددا، حيث سيعرف منع ارتياده من طرف المتسولين وماسحي الأحذية والأشخاص المتسخين، كما سيحظر التخييم به. ومن الممكن أن المدينة في توجه أكثر لاستصدار رخص دخول، لا بغرض جبايات مالية، وإنما من أجل السماح بتصفية معينة، وأيضا من

أجل التمكن من تأمين تطبيق القانون المذكور بشكل أكثر سهولة، بحيث سيمثل سحب الرخص عقوبة جارية لأية مخالفة.

وقبالة الشاطئ سيعرف الكازينو توسيعا من طرف مجموعة هرسون المتأهبة لضخ مبالغ هائلة في العملية. ويبدو أن الرخصة الملتمسة لفتح قاعات الألعاب قد تمنح في هذه الأيام، وسيقدم اللاعبون السريون العديدون من الدار البيضاء لصرف أموالهم في كازينو فضالة. وقبالة المبنى تلزم إقامة مسبح جميل سيستغله أولئك المتعودون الذين يفضلون الحميمية والماء الهادئ ؛ ويؤمل أن يفتح الكازينو طيلة السنة، وتود إدارة المؤسسة أن تحجز للأوربيين قاعات ألعابها وحديقتها ومسبحها مع استثناءات قليلة.



صورة ليلية لمدخل الكازينو في مطلع الخمسينات

وقد وضع أيضا مشروع لتحسين التجهيز الرياضي، حيث سيتم توسيع فضاء الغولف، لأن هذه اللعبة تستهوي فرنسيي المغرب الميسورين أكثر فأكثر ؛ وستتم تهيئة حديقة جديدة للرياضات، وإقامة مضمار كبير لسباق الخيل أيضا على جانب ملعب الغولف. هنا يمكن أن يتلاقى الهواة المتعددون لهذه الرياضة من المدينة الكبيرة المجاورة، وسيتجه أولئك الذين يحبون الصياح والحماس والهواء الطلق إلى السباقات، فيما سيحتضن الكازينو من يفضلون جو الدخان والخمر.

ويتوقع أن يتم في موقع الملاحات الكائنة على مقربة من ملعب الغولف وذات الأهمية الاقتصادية الضعيفة وحولها إعداد منطقة غابوية كبيرة، فالغابات لا تكثر في هذا الجزء من المغرب ؛ وستصبح المنطقة المذكورة بكل تأكيد مكانا للنزهة

المبحوث عنها، كما سيسمح بالتخييم في جزء منها، حيث بمقدور المصطافين ذوي الإمكانات المحدودة وأولئك الذين يفضلون الخيمة فقط خلال بضع ليال جميلة من فصل الصيف إقامة بيوتهم المتحركة بها.

على ساحل البحر وقبالة ملعب الغولف والغابة المستقبلية، يوجد شاطئ آخر : شاطئ زناتة الذي أدرج الآن في المحيط الحضري للمدينة، وهو شبه فارغ اليوم بسبب اعوزازه إلى إمكانيات الولوج، وبمقدوره أن يعرف تطورا معينا حينما ينشأ الشارع الكبير المباشر : الدار البيضاء–فضالة. إن شاطئ زناتة فسيح ومستقيم ولا يعدم قبولا، غير أنه ضعيف الحماية، فهو خطير على غرار أغلب الساحل المغربي ؛ يرتاده الجريئون بعدد كبير، بيد أن الأسر ستظل تفضل الشاطئ الآخر بدون شك. ويتوقع أن يتم تحويل الواد المالح الذي يصب في البحر على يمين شاطئ زناتة، لأن الماء الراكد في تعرجاته يجذب البعوض.

بإكمال المدينة السياحية وتحسينها فإنها بذلك تود الدفاع ضد المعامل، ومضاعفة السياح المهمين على المستوى الاقتصادي. وسوف تتم الطريق الرئيسية التي ستربط الدار البيضاء بفضالة مباشرة تهيئة الحي السياحي ؛ وهذه الطريق وشارع زناتة تبدوان لنا الدعامتان الرئيسيتان لمحاولة التوفيق في ما يتعلق بالتصميم الحضري.

الفصل الثالث

الشوارع دعامات رئيسية في محاولة التوفيق

أعطي حديثا لشارع زناتة المصمم سنة 1929 دور جديد، إذ كانت الرغبة في البداية تتمثل في خلق المنفذ الكبير الذي يربط بين المرسى ومحطة السكك الحديدية والأحياء الصناعية، والذي سيكون مستعملا بصورة طبيعية تماما من طرف الشاحنات، وبمقدوره الالتفاف حول المدينة بدل إزعاج الشوارع الأخرى. وقد قرب الانتهاء من الشوارع اليوم التي ستصبح إلى جانب شارع زناتة المذكور طرقا طبيعية بين معامل الحي الصناعي القديم وفضالة–العاليا التي ستحتضن كافة العمال المغاربة. وقد شاء منعشو التصميم حظر عبور المدينة السياحية على العمال المتوجهين إلى المصانع، بما أن هذا المرور اعتبر بمثابة

عرقلة للتطور السياحي، ووجب إذن على العمال استعمال تلك الطريق الخارجية التي كانت موجهة بالأساس للشاحنات فقط.

لقد حددت دوافع متنوعة اختيار موقع فضالة-العاليا، من بينها ما ذكرناه عن وضعيتها بالنسبة لشارع زناتة التي لعبت دورا مهما في ذلك ؛ فالعمال المستخدمون من طرف المؤسسات الواقعة على مقربة من الميناء قد فرض عليهم بلوغ طريق الدار البيضاء بالمرور تحت جسر السكة الحديدية، ومن هناك كان عليهم بكل بساطة أن يأخذوا الطريق الأقصر للوصول إلى عملهم. وهكذا، وفي وقت محدد ستتخلى الصفوف الطويلة من العمال عن الشوارع المحاطة بالفيلات من أجل استعمال الشارع الجديد قريبا، وسيتقاطع شارع كبير آخر مع شارع زناتة، أو بصورة أدق سوف يمر فوقها مجتذبا سياح الدار البيضاء، الذين لن يكون عليهم إلا اجتياز الحي الصناعي قبل بلوغ منطقة الاستجمام.

ويجب أن تتوفر هذه الطريق الكبيرة التي ستمدد ساحة الكازينو الجميلة على خمسين مترا عرضا بحدائق مزدهرة في وسطها، وستشكل مكان وصول ملائم بالنسبة لمدينة سياحية. وفضلا عن ذلك، وبفضل منافذ جانبية، ستسمح بالوصول بسهولة إلى ملعب الغولف ومضمار الفروسية، مثلما إلى المنطقة الغابوية وإلى شاطئ زناتة. وهكذا سيمنع شارعان كبيران التناقضات بين فضالة الفيلات وفضالة الصناعية، وسيسمح أحدهما للعمال بالتوجه إلى عملهم دون مصادفة السياح، فيما سيتخذ هؤلاء الأخيرون الشارع الثاني لبلوغ الساحل دون عبور حي المعامل الجديدة.



الشوارع الفسيحة المتصلة بساحة الكازينو سنة 1950

وبانفصالهما بواسطة جسر لن يلتقي الشارعان، حيث سيمر الشارع الرابط مباشرة بين الدار البيضاء وفضالة فوق شارع زناتة، فيما سيمر العمال والشاحنات تحت الجسر، وسيخصص فوقه للسيارات السياحية وللمتنزهين : في الأسفل فضالة المعامل، وفي الأعلى فضالة الفيلات. إن كلتي الضاحيتين الصناعية والسياحية ستتطوران جنبا إلى جنب، ولكن دون أن تعرقل إحداهما الأخرى، ودون أن يطلعا على بعضيهما.

خاتمة

إن فضالة التي يعتقد أنها متحولة عن لفظ عربي يفيد «المفضل والمختار»، صبية الساحل المغربي المدللة هذه، تستحق إذن لقبها ؛ ويبدو أن شاطئها وطقسها وموقعها يعدونها بمستقبل زاهر.

والتطور الصناعي لمدينة زناتة سيكون مشرقا بلا شك، بفضل القرب من المركز الحضري الكبير الأوحد للمغرب، ولنفس السبب سيقدم العديد من المصطافين أكثر فأكثر لتنشيط شواطئ فضالة، ولكن هل هذه المدينة ستظل الضاحية الاستجمامية العصرية للدار البيضاء ؟

من أجل الحفاظ على مستقبلها السياحي عزل واضعو التصميم مظهري المدينة، ولا يمكن مع ذلك أن تنشأ منافسة جديدة، هي المنافسة بين السياحة الأنيقة، وسياحة الطبقات الوسطى. إن المصطافين الميسورين لن يصادفوا البتة عمالا عابرين للموقع الاستجمامي، غير أنه في أيام السبت والأحد، وأكثر فأكثر بالدرجة التي ستتطور فيها حركة السيارات، ستحتل أسراب المصطافين المدينة، وقد يصبح ملعب الغولف والكازينو وميرامار والفيلات الفخمة غير كافية للإبقاء على السياح الأكثر صعوبة في فضالة.

وبكل تأكيد لا يمكن أن تكون تلك إلا افتراضات، وعلى العكس يبدو من المؤكد أنه ليس بمقدور مدينة زناتة أن تأمل في اجتذاب السياحة الدولية، حيث بدل المكوث على ساحل عصري ستبحث هذه الأخيرة في اكتشاف المفاتن

الكبيرة للجنوب، وذلك في نطاق جهود التجهيز التي ستبذل ؛ ومن ثم يجب أن تكتفي فضالة في كل الأحوال بأثرياء المغرب، ولا سيما أثرياء الدار البيضاء.

في مدينة الغد لن يصطدم العمال والمصطافون أبدا ؛ في حين، وبما أن كافة العمال القاطنين بفضالة-العاليا هم مسلمون، وأن القاعدة السياحية موجهة نحو السياحة الفرنسية، فإن التواصل بين المغاربة والأوربيين سيكون ضيقا في الحد الأدنى، وذلك بالقدر ذاته الذي ستكون فيه «المدينة» الجديدة معزولة بدورها. وهذا الفصل الأخير هو واقع بكل تأكيد بدرجات مختلفة في عموم المغرب، وحتى المدن الأوربية العظمى تتألف بدورها من أحياء تتجاهل فيما بينها، ففي باريس أيضا توجد أكواخ قذرة كثيرة، غير أن ساكنة الشانزليزيه كانت تتكيف معها تماما، حيث يعرف الفقر كيف يتخفى في الأحياء العتيقة التي كونها الزمن بتؤدة.

إن الساكنة الحضرية لمدينة فضالة الناشئة، وقد رغبت في الدفاع ضد المعامل عن المظهر السياحي للمدينة، لم تعمل بترو إلا على استخدام الأساليب القديمة المتبعة تلقائيا في مواضع أخرى ؛ فكل واحد يفضل من جهته العيش وسط من يشبهونه. ومع ذلك، فإن العراقيل المنصوبة بين العمال وساكنة الأحياء الراقية لن تحل إلا سطحيا، وستزيد من تفاقم مشكل التواصل بين الطبقات في مغرب الساحل هذا، الذي يسمح فيه تعدد المعاناة بتشكيل بعض الثروات.

من جهة أخرى، لا يسمح الفصل بين المغاربة والأوربيين غالبا إلا بإذكاء الغيرة والعداوة ؛ ففي المغرب تتعايش حضارتان جنبا إلى جنب دون أن تندمج إحداهما في الأخرى جزئيا، نتيجة عيش شعبين معا دون أن يتعارفا. ورغم عددهم، يستمر جل الأوربيين المستقرين على الأرض المغربية في تشكيل جاليات أجنبية تحظى غالبا بالامتياز، جاليات مفتوحة على المحيط ومنغلقة عن داخل البلد. واعتبارا لهذا المناخ النفسي الرهيب يجب الفصل بين مظهري المدينة إذا كانت الرغبة في بقاء فضالة لبعض الوقت ضاحية سياحية أنيقة على الأقل. ويبقى أن ندرك إن لم يكن هذا التصرف يؤدي إلى المزيد من تفاقم تلك العقلية التي تعوق تحديث المغرب بشكل كبير.

ويمكن التساؤل أيضا إن كان من الطبيعي في إقامة مدينة استجمام أنيقة استخدام الإسمنت ورؤوس الأموال واليد العاملة التي بالمقدور استعمالها من أجل تشييد المدارس والمستشفيات والخزانات بعدد كبير. إن الترف يضر حينما يكون ما هو ضروري لحياة سعيدة مفقودا بالنسبة لقسم كبير من الساكنة، لكن الأمر بكل تأكيد يتعلق هنا بمشكل يطرح نفسه لا في فضالة فحسب، ولا في شمال إفريقيا بمفردها. وفي كل الأحوال ليست الحياة راكدة، ونعتقد أن نفسا جديدا سوف يهب على المغرب، تلك النفس التي سوف تلهم تصاميم حضرية جديدة.

إن الصبيان الذين يتعلمون القراءة والكتابة بسهولة بمقدورهم تغيير مظهر البلد وسلوكه بمساعدة كافة الفرنسيين الذين لا يفكرون في الاغتناء فقط ؛ وإن لم يكونوا هم فستكون الأجيال اللاحقة الأفضل تثقيفا، وبالتالي أكثر قوة وإنسانية. يتمم المهندسون الحضريون المعتكفون على تصاميمهم الهائلة بكل تأكيد صنيعا لا غنى عنه، لكنهم المدرسون في الأخير هم من بكل هدوء وبتكرار الشيء ذاته مئات المرات من يهيئون مستقبل البلد ؛ إذ بإضافة تطور التعليم إلى التأثيرات الخارجية التي يمكن أن تشيع بعمق داخل البلد، فإن ذلك يجعلنا نتوخى تحولا سريعا في المناخ النفسي والاجتماعي.

وسيكون بمقدورنا بوثوق إذن مغادرة حاضرة زناتة التي تبدو فيها تناقضات المغرب ملموسة بشكل خاص، ونعتقد أنه في يوم لا يبدو بعيدا، سيتلاقى العمال والسياح، والمغاربة والأوربيون دون أن يضايق أحدهما الآخر في فضالة جديدة ؛ وفقط عند ذاك، ستعرف هذه المدينة التوافق الحقيقي، التوافق الذي لا يخفى.

أكتوبر–دجنبر 1948

ميناء فضالة :
إمكاناته في إطار الاقتصاد المرفئي لناحية الدار البيضاء[1]

فيليب بيلون
(Ph. Bellon)
1951

(1) بحث التدريب – فوج بول كامبون (*P. Cambon*) – المدرسة الوطنية للإدارة – شعبة الإدارة الاقتصادية والمالية – دجنبر 1951 – الخزانة العامة – مرقون تحت رقم C. 10.704 n .

مقدمة

في مجهوده التحديثي تحت حماية فرنسا عرف المغرب توازيا مع التطور المتزايد لاقتصاده توسعا مطردا لمبادلاته، حيث يتوفر في الوقت الحالي على موانئ تبدو مهيأة لمستقبل ملائم، ولو مقابل تحملات مؤقتة، وبمظاهر تجهيز قليلة في بلد عرف تغيرات أكثر مما عرفته الموانئ المغربية منذ 1912 وحتى الظرف الراهن.

ومع ذلك سيرى من يساحل الشاطئ المغربي انطلاقا من الدار البيضاء باتجاه الشمال الغربي عند مدخل هذا الميناء العديد من السفن المتجددة يوميا تنتظر إمكانية ولوجها إليه، فالدار البيضاء التي اعتبر ميناؤها عظيما جدا منذ ثلاثين سنة خلت أضحت غير قادرة الآن على مواجهة مبادلات مركزة عليها ؛ والحال أنها تشكل في الوضع الراهن للتجهيزات المرفئية للمغرب الموقع الأوحد للنقل في الاستيراد مثلما في التصدير، فيما كانت الموانئ الأخرى إما متخصصة في نقل منتوج معين، أو موجهة لخدمة وحدة جغرافية شديدة التفرد، وهي على العموم محدودة الإمكانات تصديرا أو استيرادا، سواء على مستوى تشكيلة المنتجات المعالجة، أو على مستوى حجم البضائع المتوفرة.

وزيادة على ذلك، فإن الاقتصاد المغربي الذي لا يزال بلدا صغيرا في هذا المضمار، لا يفرض رغم توسعه إنشاء ميناء كبير ثان يلزم تحمل أعباء مبادلات عامة، والاستثمارات التي يفترضها تحقيقه هي أكثر أهمية قياسا بالإمكانات المغربية ؛ ومن غير المؤكد أن تبرهن حركة البضائع التي سيعرفها على ذلك قبل أمد طويل. ويجب فعلا اعتبار أن وحدة المغرب الأطلنتيكي بحاجة إلى موانئ عصرية، فأكَادير تكفي لسوس التي لا تتجاوز مبادلاتها الأطلس، فيما للمغرب الأطلنتيكي منافذ تسويق في الجزائر.

يتمثل الحل الأولي في نقل مجمل المجهود المالي والتقني المبذول إلى الدار البيضاء بصورة خاصة، ويمكن أيضا التفكير في اللجوء إلى سياسة لامركزية بالبحث فيما إذا كان في غير مقدور أحد الموانئ الثانوية بعد تحسين منشآته أن يصبح ملحقا للدار البيضاء مع احتفاظ هذه الأخيرة بأولويتها. والواقع أنه من بين هذه الموانئ تحتل فضالة - وقابلة لأن تحتل - وضعية خاصة، بحكم موقعها على مقربة من الميناء المغربي الكبير، وبسبب تجهيزها الحالي.

ولكنه قبل إبراز الدور الاقتصادي الذي بمقدور فضالة أن تلعبه مستقبلا، وعرض الدوافع التي تبرره، يستوجب الأمر الآن الوقوف على الوضعية المرتبطة بكلي الميناءين، ومحاولة إبراز الثوابت التي تنجم عنها.

الجزء الأول

الوضعية الراهنة لميناءي الدار البيضاء وفضالة

إن الوضعية التي يوجد عليها الآن ميناءا الدار البيضاء وفضالة هي نتاج معطيات جغرافية دائمة، وعوامل تاريخية طارئة ؛ وإذا كان تقويمهما من ناحية القيمة الاقتصادية قد تم انطلاقا من تجهيزاتهما التقنية، فإن هذين الميناءين قد وجدا نفسيهما متجاوزين بالأحداث، ولا يبقى إذن إلا التذكير بأن التقويم الاقتصادي لمجموع المغرب لم يعارض الاختيار الذي وقع منذ البداية على الدار البيضاء كميناء رئيسي للمغرب الفرنسي. وستسمح دراسة أسس الوضعية الراهنة وموقعها المحتمل وفقا للمظهر المزدوج للتجهيز التقني لكلي الميناءين المعنيين وقيمتيهما الاقتصادية باستخلاص العناصر التي تمنح موقعا خاصا للدار البيضاء وفضالة في الاقتصاد المرفئي المغربي.

الفصل الأول

أسس الوضعية الراهنة

ترتبط هذه الأسس بمجموعتين من العوامل : جغرافية من جهة، وتاريخية من جهة أخرى.

أ - عوامل جغرافية دائمة :

تبرز المنطقة الفرنسية للمغرب الأطلنتيكي كمجموعة من السهول والهضاب الواقعة بين قوس جبلي دائري مخطط بشكل بارز وبين ساحل المحيط ؛ ويتضمن شاطئها فجوات متعددة يتوسطها خليجا الدار البيضاء وفضالة المنفصلين بمسافة خمسة وعشرين كلم (52 كلم) تقريبا، ويشكلان نواتين لملجأين طبيعيين يحتلان

علاوة على ذلك وضعية مركزية بالنسبة لمجمل المنطقة المعنية. والحال أن مرفأي الدار البيضاء وفضالة كانا ضئيلي القيمة.

وقد كان الأول على غرار الآخر مفصولا عن العرض بالأقاصير التي تعترض أي نقل مهم، وتجعل الولوج شبه مستحيل ؛ ولكنه فيما تتضمن مرسى الدار البيضاء ضفاف خليج رملي صغير محمي بالكاد من الموج، كان خليج فضالة واسع الانفتاح ويحتوي مع ذلك في طرفه الجنوبي-الغربي على جزيرتين صغيرتين، دليلا على حافة خربت جزئيا من طرف البحر وتيارات العرض الجارية بين الجزيرتين، بما يمنع أي تراكم للرمل في الزاوية المكونة من تراصف الصخور ومنحنى الشاطئ. وزيادة على ذلك لا تقدم المرسى المكشوفة للدار البيضاء أي ملجإ مقبول، فيما كونت مخلفات حافة فضالة مدخلا للمرسى.



صورة لمرسى فضالة تعود لسنة 1918

وفي الفترة التي كان فيها الاختيار بين هذين الموقعين مطلوبا، كان البعض يعتقد بأن فضالة قد تكون أكثر يسرا على مستوى التجهيز قياسا بالدار البيضاء. وفي الحقيقة لم تكن الشروط التقنية التي هي ذاتها على امتداد الساحل غير ملائمة كلها بالنسبة للميناء الأخير، حيث كان منحنى الأعماق يقع على مقربة من الساحل، وكانت التربة تنهض بانحدار خفيف نحو الداخل، مما يسمح بيسر الاتصال. وأخيرا كان العمق الصخري مهيئا لتشييد منشآت ثقيلة.

وقد أدى تدخل المعطيات الطارئة ذات الطبيعة التاريخية إلى اتخاذ القرار على حساب فضالة.

ب - معطيات تاريخية طارئة :

أوكل المخزن المركزي حتى قبل توقيع عقد الحماية إلى الشركة الفرنسية مهمة تنفيذ الأشغال الموجهة لتحسين ميناء الدار البيضاء، وبسبب المنافسة الألمانية تأخر ذلك، وتوقفت الأشغال في فترة اندلاع المظاهرات المعادية للأجانب في يوليو 1907، وفي سنة 1912 قدر المارشال ليوطي بالحيوي فتح ميناء كبير لتفادي نقل البضائع من السفينة إلى الضفة بالبركاصات.

والحال أنه إذا كانت الأشغال المنجزة بالدار البيضاء قد شكلت شيئا يسيرا، فإن حركية نظرية قوية سابقة عن الأشغال قد وقعت على الأراضي المجاورة للميناء، لأن العديد اعتقد في حتمية التقدير النهائي للاختيار الذي تم قبلذاك، والذي برز بشكل مؤكد مع وجود القوات القائمة بعمليات التهدئة انطلاقا من الدار البيضاء. وفي سنة 1912 ذاتها شرع السيد هرسون في الاهتمام بمدينة فضالة، مقدرا بأن تهيئة مينائها ستكون اكثر يسرا وسرعة قياسا بالدار البيضاء، وأيضا للسماح في أقرب الأوقات بإنزال الحملات العسكرية.

وبما أن ميزانهما كان شبه متقارب من الناحية التقنية، كان التركز الكبير للمصالح بالدار البيضاء هو الذي حدد جعلها الميناء الأكبر للمغرب على حساب فضالة. وفي هذه الظروف لزم القيام بمجهودين بصورة متوازية، أحدهما تجهيز ميناء الدار البيضاء، والثاني تجهيز ميناء فضالة، بما أن أهميتهما كانت مشروطة جزئيا بالأهمية الاقتصادية الكبرى الممنوحة منذ البداية لموقع الدار البيضاء. وفيما بعد أزال اندلاع حرب 1914، والإيقاف المتعاقب لبعث القوات إلى المغرب كل نزوع عسكري عن فضالة، وقلص من أهميتها.

الفصل الثاني
الوضعية الراهنة

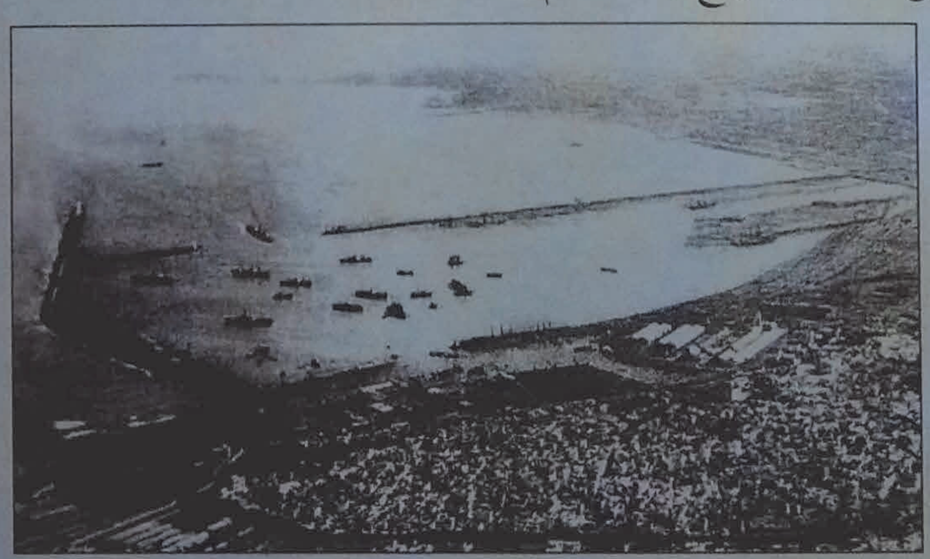
ترتبط الوضعية الاقتصادية الراهنة للدار البيضاء وفضالة بتجهيزاتهما التقنية التي تفسر بدورها بعاملين اثنين : المنطقة الخلفية لكل ميناء من جهة، والوسائل التي

اعتمدت لتجهيزه، والناجمة عن الوضع القانوني الذي يؤطره من جهة ثانية. وبمعرفة هذه العناصر ستكون من الممكن دراسة الدور الاقتصادي للدار البيضاء وفضالة بالمغرب.

1 - التجهيز التقني للميناءين :

إن التجهيز التقني لميناءي الدار البيضاء وفضالة هو نتاج عمل طويل الأمد بالنسبة للأول، اتبع بطريقة منهجية. فلم يكن بالمقدور تنفيذ أي شيء ذي قيمة بالدار البيضاء قبل إنشاء مكسر أمواج حام للميناء من موج العرض، الأمر الذي شرع فيه سنة 1913. وفي الحالة الراهنة يضم الميناء وسيلة دفاع رئيسية تتمثل في مكسر أمواج دولير (jetée Delure) الممتد على طول ألفين وستمائة متر (2.600 م)، والذي تغوص قدمه تدريجيا فوق أعماق صخرية تقع على عمق سبعة عشر مترا (17 م)، وهو موجه تقريبا بشكل مواز للساحل. ويتمم مكسر أمواج عارض متقاطع مع الأول الحماية، ويحصر الحوض المائي نظريا مساحة مائة وعشر هكتار (110 هـ)، ويعرف أعماقا يتراوح متوسطها بين تسعة وعشرة أمتار (9—10 م).

يمتلك ميناء الدار البيضاء في المجمل ما يناهز ثلاثة آلاف وثمانمائة متر (3.800 م) من الأرصفة ذات عمق مائي، يضاف إليها ثلاثمائة وعشرون متر (320 م) من أرصفة ميناء الصيد. وتمثل المخازن المهيأة لاستقبال البضائع المستودعة مائة ألف متر مربع (100.000 $م^2$) مغطاة، وتشغل مساحة الأراضي الصلبة مائتي وخمسين ألف متر مربع (250.000 $م^2$).



الميناء الجديد الدار البيضاء، ويظهر في مقدمته مكسر أمواج دولير

وتضم المنشآت المتخصصة مخزن تبريد ذا سعة تناهز أربعة آلاف متر مكعب (4.000 م^3)، وتشمل مطامير الزروع مساحة ثلاثين ألف طن (30.000 ط) من الحبوب، وتبلغ مساحة رحبة الفحم خمسة وعشرين ألف متر مربع (25.000 م^2)، ورحبة أخرى للفوسفاط بقدرة استيعابية تبلغ مائة وستين ألف طن (160.000 ط) من المنتوج، إلى جانب مساحة قدرها مائتي ألف متر مربع (200.000 م^2) بمقدورها تخزين المنتوجات البترولية، ضمنها أربعة آلاف متر مربع (4.000 م^2) للقطران والقار.

وأخيرا، فيما يتعلق بآلات الرفع والحمل يجب ذكر ثلاثة أنابيب بثلاث وستين (63) رافعة على الأرصفة تتراوح قوتها بين طن ونصف وثمانية وعشرين (28) طنا، وجباران بمائة (100) طن. وقد تم تأمين خدمة الميناء باثنتي عشرة (12) قاطرة وعشرين (20) بناية للخدمة. ويمثل مجمع المنشآت هذا عشرين موقعا رصيفيا تقريبا، وما يناهز عشرة مواقع للرسو متوفرة فوق الأحواض.

تتألف مداخل الميناء من شارعين يربطانه بالمركز الصناعي للدار البيضاء، وبالطرق التي تؤمن المواصلات مع عموم المغرب، وبشبكة حديدية كثيفة بما فيه الكفاية، تضاف إليها محطة الفرز للصخور السوداء.

وستبين لنا دراسة مماثلة قيمة ميناء فضالة، فهذا الميناء محدود بحاجز يربط بفضل انغراسه في الجرف الصخري بين الجزيرتين الشاهدتين على حاجز سابق، وبمكسر أمواج متقاطع مع الساحل. وفي الوضعية الراهنة تبلغ مساحة الحوض المائي المعد أربعة وعشرين (24) هكتارا، ويحد بما يقارب ثلاثمائة (300) متر من الأرصفة ؛ بيد أن استغلالها يرتبط بتطورات مهمة تتمثل في التجريف المنجز أكثر مما هو الحال عليه في الدار البيضاء التي يكون العمق فيها شبه ثابت.

وبالفعل، يبلغ عمق موقع رسو ناقلات النفط عند الساحل ثمانية أمتار ونصف (8.50 م)، ويوجد رصيف عند الساحل على امتداد خمسين مترا (50 م) بعمق ستة أمتار (6.00 م)، ورصيف آخر بعمق ثلاثة أمتار (3.00 م). وأخيرا يبلغ قطر موقع الدخول وحوض التحرك مائة وثمانين متر (180 م)، عرف تجريفا إلى عمق ستة أمتار (6.00 م). وعلاوة على ذلك كان رصيف الصيد البحري الممتد على طول مائة متر (100 م) بعمق يبلغ أربعة أمتار ونصف (4.50 م).



صورة جوية لميناء فضالة الحديث سنة 1918

والولوج إلى ميناء فضالة محظور على السفن التي يزيد وزنها عن ستة آلاف (6.000) طن، وعن ناقلات النفط التي تزيد عن اثني عشر ألف (21.000) طن، ويجب أيضا أن تستفيد هذه السفن من المد لدخوله.

مبادلات الدار البيضاء بالأطنان

السنة	المنتجات البترولية[2]					الفوسفاط والمعادن	الصيد البحري	مجموع المبادلات (دون الصيد)
	البيضاء		السوداء		المجموع			
	تفريغ	شحن	تفريغ	شحن				
1945	---	---	---	---	---	1.105.000	10.268	3.100.000
1946	34	---	183.000	396	184.973	2.340.000	9.000	4.150.000
1947	350	---	262.000	177	274.027	2.240.000	9.750	4.200.000
1948	4.000	300	342.000	---	346.300	2.695.000	12.850	5.100.000
1949	31.000	3.800	288.000	61.000	383.800	3.215.000	12.500	5.750.000
1950	54.000	6.500	273.000	64.500	398.000	3.560.000	12.000	6.100.000

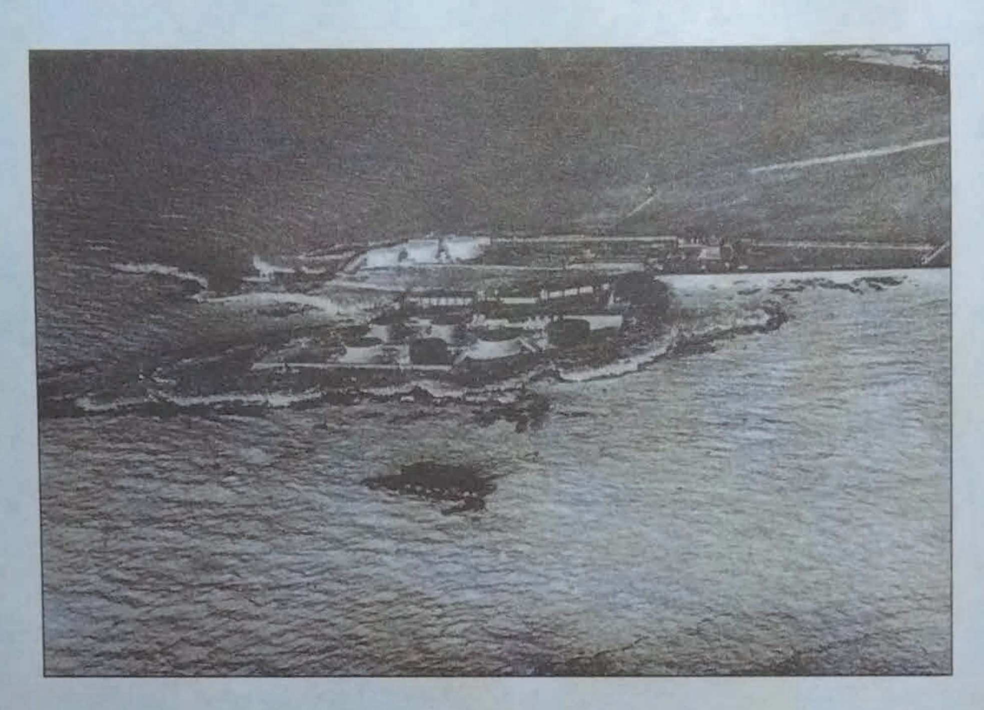
(2) كانت الإحصاءات البترولية للدار البيضاء سرية خلال فترة الحرب.

تمثل المساحات المغطاة ألفي متر مربع (2.000 م²)، وتشغل الأراضي الصلبة للتخزين أربعين ألف متر مربع (40.000 م²) ؛ وتوجد علاوة على ذلك أقباء للخمور بسعة إجمالية تبلغ خمسة عشر ألف (15.000) هكتولتر، وبالإمكان تخزين سبعين ألف متر مكعب (70.000 م³) من المواد البترولية. والآليات هي قديمة وضعيفة إلى درجة أن العديد من السفن تجبر على استعمال رافعاتها لنقل البضائع.

يؤمن الميناء بشبكة طرقية وحديدية مرتبطة بالطريق والخط الحديدي الدار البيضاء—الرباط. ومع ذلك، وفي إطار برنامج توسيع إمكانات فضالة، تم تنفيذ أشغال حديثة أو هي في طريق الإتمام. وحتى يواجه نقلا متزايدا للمحروقات وجد ميناء فضالة نفسه في غشت 1951 مجهزا بخط بحري يتألف من أنبوبين راسبين في العمق، طول كل منهما ألفان وسبعمائة (2.700) متر. وباتصال كل منهما برا بأنابيب وخزانات يلتوي كل أنبوب منهما عند مخرج الميناء، ويربط في البحر إلى مرساة غاطسة سهلة الاستكشاف ؛ وكل أنبوب مجهز في نهايته بلدائن من المطاط المدعم والمتكيف مع أجهزة التفريغ الموجودة على ناقلات النفط.

ويقدر أصحاب المشروع أنه بإمكان الخط البحري أن يفرغ السائل بصبيب ألف متر مكعب (1.000 م³)/الساعة، وبذلك تجب ست وعشرون (26) ساعة تقريبا لتفريغ محتوى ناقلة نفط من حجم عشرين ألف (20.000) طن. وفضلا عن ذلك، يمكن بلوغ الخط البحري لأكثر من عشرة أشهر/السنة، ووحدها العاصفة تحول دون ذلك، مثلما تحول دون ولوج ميناء الدار البيضاء.

وإلى أن تبرر التجربة توقعات منعشي هذا العمل، فإن منشآت فضالة رغم اختلاف طبيعتها هي أقل أهمية بوضوح من منشآت الدار البيضاء، ما عدا مجال النفط. أما من ناحية البضائع العامة لوحدها فلا يمكن لفضالة أن تؤمن إلا نقلا يمثل 1/8 نقل الدار البيضاء، والقياس فيما يخص المواد البترولية البيضاء هو بنسبة 7 لفضالة مقابل 1 لدار البيضاء، وعلى العكس من ذلك يمكن وصف المواد البترولية السوداء بنسبة 1 لفضالة مقابل 20 للدار البيضاء. وفي ما يتعلق بالصيد البحري، فإن تجهيزات الميناءين المعنيين هي على النحو الذي يجعلهما متفاوتان بنسبة 1 لفضالة مقابل 3 للدار البيضاء.



صورة جوية لمخازن المحروقات بميناء فضالة

يبقى الآن النظر إلى ما إذا كانت المعطيات المالية لوضعية كلي الميناءين تواكب العوامل التقنية. ومن هذا الجانب تحول سرية الأعمال دون إمكانية الضبط الحسابي – حسب النتائج – للقيمة الراهنة للاستثمارات المنفذة بفضالة ؛ ووحدها الاستثمارات المرتقب تنفيذها بالدار البيضاء وفضالة لتشييد هذين الميناءين هي ما يمكن تقييمها في الوقت الراهن.

تقدر إدارة الأشغال العمومية أن الدار البيضاء تحتاج إلى ما يناهز سبعة عشر (17) مليارا، ستخصص تسع (9) منها تقريبا لأشغال السلامة ؛ أما بالنسبة لفضالة فتستلزم مبلغا تقديريا في حدود ثلاثة ملايير ومائتي مليون (3.200 مليون)، والفارق بذلك سيكون بنسبة 5 للدار البيضاء مقابل 1 لفضالة.

ومن الوهلة الأولى يبدو أن المقارنة المالية لا تتفق تماما مع تلك المقدمة سلفا في المجال التقني، لكنه تتدخل عوامل طبيعية هنا. فبما أن الدار البيضاء قد تلقت أموالا أكثر من فضالة، فإن أشغالا أكثر وفرة أنجزت بها، وأحدثت انطلاقا من درجة معينة من السبق حاجزا عميق الانغراس، في الوقت الذي ظلت فيه فضالة في مرحلة التجريف. وإلى جانب هذا، فإن المنشآت المحصل عليها في ميناء بترولي بالأساس غير مشابهة لتلك الضرورية لنقل المعادن والبضائع المختلفة.

وكيفما كان الحال، يبدو أن المغرب قد وجه أفضل مجهوداته باستمرار إلى الدار البيضاء على حساب فضالة، إلى درجة منح فيها للأولى كفاءة في النقل لا تضاهى في المغرب، وجعل من فضالة ما يشابه القريب المملق. وتجد هذه الوضعية تفسيرا لها في الرغبة في إقامة ميناء كبير بالمغرب، وفي التشريعات القانونية المتعلقة بالميناءين المعنيين.

2 - تفسير الوضعية المختلفة للميناءين :

لا يبرر اقتصاد المغرب حتى الآن تعدد الموانئ الكبيرة ؛ فإذا كانت الدار البيضاء الميناء الرابع للاتحاد الفرنسي بعد مارسيليا ولوهافر وروان، فإن نشاطه لا يتجاوز 20% من مجمل النشاط المزاول من طرف تلك الموانئ الثلاثة مجتمعة.

ومن وجهة نظر اقتصادية تتوفر الدار البيضاء راهنا كمنطقة داخلية، إلى جانب المدينة وصناعاتها، على سهل الشاوية الزراعي الغني، وعلى غالبية المغرب الغربي لأن الشبكتين الحديدية والبرية للمغرب تتجه صوبها. وباستثناء الفوسفاط المنقول عبر أسفي تجتذب الدار البيضاء كافة التجارة الملاحية الخارجية لهذه الناحية تقريبا، بشكل أضحى في عداد المألوف أن جاذبية الدار البيضاء تجعل المسافة الفاصلة بين فضالة وجارتها غير ملموسة بالنسبة لبضاعة قادمة من الشمال.

وبالفعل، ومن أجل تحقيق اقتصاد المسافة وجب توجيه كميات قابلة لتكوين شحنة كاملة لسفينة إلى رصيف فضالة. بيد أنه إذا كان رجال الصناعة بفضالة يعانون صعوبات لبلوغ تلك النتيجة، فإن تلك المصاعب هي عظيمة أكثر بالنسبة للمؤسسات البعيدة عن الميناء، مثلما بالنسبة للمنتجين الزراعيين للبلاد الداخلية المباشرة.

وإذا كان هذا المظهر الاقتصادي هو نتاج للتطور، فإنه ناجم أيضا عن التفاوت الصارخ بين الإمكانات المالية المعتمدة، والناتجة مباشرة عن التشريعات القانونية للميناءين. فالدار البيضاء ميناء دولة حيث أسند تسييره إلى إدارة الأشغال العمومية، والدولة الشريفة هي مالكة الأرض والمنشآت والتجهيزات المرفئية ؛ وميزانية الميناء مجزأة إلى قسمين : ميزانية مستقلة تغطي النفقات الأخرى غير الأشغال، ومجموعة من القروض الخاصة بالأشغال مأخوذة من الميزانية العامة، والممولة من طرف المكس الإضافي (2.5%) المستخلص علاوة على حقوق الجمرك.

وتمارس الغرفة التجارية للدار البيضاء إزاء مدير الميناء دورا استشاريا، إذ بتداولها لقضايا التسيير من الميزانية المستقلة دون مشاكل تصدر الرأي الذي بناء عليه يتخذ المدير القرار النهائي تحت طائلة لزوم الحصول على مصادقة السلطات العليا في حال العكس ؛ كما يستوجب عليه مشاورتها في كل ما يتعلق بالأشغال.

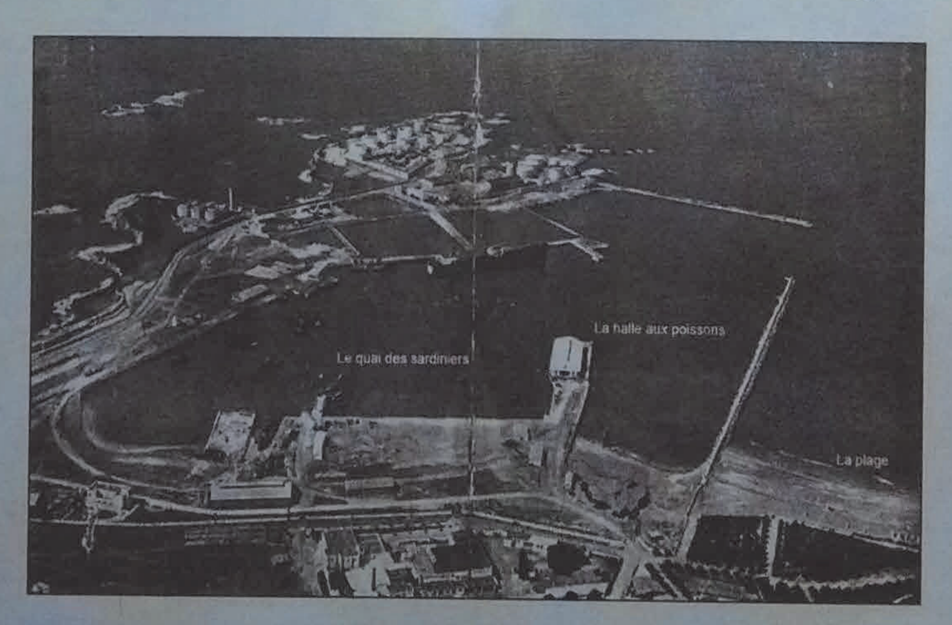
يضاف إلى ذلك أن «الشركة المغربية لنقل البضائع» (*La Manutention Marocaine*) التي تحتكر تدبير الميناء التجاري مكلفة بشحن ونقل وتخزين البضائع العابرة عبر الميناء، وتضخ 89% من الأرباح التي تحققها في خزينة الدولة. وللشركة ميزانية خاصة بمبلغ مليار ومائتي مليون فرنك سنة 1951، وبمقدورها تحقيق خمسين مليون فرنك (50 مليون) كأرباح سنوية. أما فيما يتعلق بمخزن التبريد المنشإ من طرف الهندسة القروية، فإنه يسير من طرف الشركة الفرنسية للنقل ومخازن التبريد (*La Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques*) بعقد موقع من شركة النقل المغربية.

وعلى النقيض من ذلك كان النظام القانوني لفضالة محددا أيضا باتفاقية 30 يوليو 1913 التي تم تعديلها مرات عديدة. وتبعا لعقد الامتياز، فإن شركة ميناء فضالة (*Compagnie du Port de FEDALA*) موضوعة تحت تشريع القانون الفرنسي، وحلت محل الشركة الفرنسية-المغربية (*Compagnie Franco-Marocaine*) المتفرعة عن مجموعة هرسون (*Groupe Hersent*) في كل حقوقها والتزاماتها ؛ وكان لها امتياز إنشاء واستغلال ميناء عمومي بفضالة حتى 31 دجنبر 1994، باستثناء حالة البيع التي لا يمكن القيام بها إلا بعد فاتح يناير 1970 ؛ ومن ثم فإن ميناء فضالة ميناء ممنوح لشركة خاصة، وهو الوضع الاستثنائي القائم في الوقت الراهن.

لقد وضعت الحكومة الشريفة رهن إشارة صاحب الامتياز الأراضي الحكومية الضرورية التي أكملت بمساحات أخذت من الأراضي المملوكة للشركة الفرنسية-المغربية، منحت لها مجانا حتى انتهاء مدة الالتزام قبل استرجاعها من طرف الدولة. وبتكليفه باستغلال الميناء خضع صاحب الامتياز للمراقبة من الناحية التقنية والمالية من طرف المصالح العامة. وكان على مشاريع الأشغال والتجهيزات أن تحظى بمصادقة الحكومة الشريفة التي بمقدورها تعديلها عند

الضرورة، وتم تنفيذ الأعمال بواسطة ملزم تحت إشراف الأشغال العمومية التي تعلن التسليم، وتسمح بجعله رهن الاستغلال.

ومن الناحية المالية تمثل أحد أركان النظام في إحداث صندوق احتياطي ممول من فائض المداخيل على النفقات، والذي عند الاقتضاء يقتطع منه العجز المحتمل ومصاريف التدعيم والإصلاح التي تقر الحكومة الشريفة بكونها ذات طبيعة استثنائية ؛ وتحدد سقف ذلك الصندوق في عشرين مليون فرنك (20 مليون)، ويمكن أن تكون الموارد المالية الضرورية لتنفيذ برامج توسيع ميناء فضالة مفتوحة في وجه أية مؤسسة بضمان من طرف الحكومة الشريفة عند الاقتضاء إذا ما أقرت منفعة الأشغال. وإضافة إلى ذلك فإنه في حال حدوث عجز بين المداخيل والمصاريف العامة للاستغلال، ستتم تغطيته بواسطة اقتطاع من الصندوق الاحتياطي الذي لا يمكن أن يتعدى أكثر من خمسة ملايين فرنك في هذا الصدد، وفي حال عدم كفاية الصندوق الاحتياطي فإن مبلغ العجز سيتم تأمينه من طرف الحكومة الشريفة.



أقسام ميناء فضالة سنة 1938

إذن، يعطي الممنوح ضمانة سواء في حال العجز عن الاستغلال حينما يقر بوجود شركة الميناء في وضعية حرجة تعجز إمكاناتها عن مواجهتها، أو في الحالة التي يرغب فيها صاحب الامتياز تنفيذ أشغال منفعة عمومية متعارف عليها.

تستفيد الدار البيضاء، ميناء الدولة، من القرض العمومي ومن المبالغ المدرجة في ميزانية الحكومة الشريفة ؛ أما فضالة، الميناء الخاص، فترى مواردها محددة بتمويل شركتها ومداخيلها الخاصة الأقل من موارد الدار البيضاء.

وطبقا للأوضاع الجغرافية والتقنية – كما تم تفسيرها – تنتج القيمة الاقتصادية للميناءين المعنيين.

3 - القيمة الاقتصادية للدار البيضاء وفضالة :

يشار إليها مقارنة بالنقل المرفئي لعموم المغرب، وبموانئ جهة الدار البيضاء، وبالنقل الخاص لفضالة.

فقد انتقل النشاط المرفئي للمغرب حسب الوزن تصديرا واستيرادا معا من ثلاثة ملايين وأربعمائة وخمسين ألف طن (3.450.00 ط) سنة 1938 إلى ستة ملايين وخمسمائة ألف طن (6.500.000 ط) سنة 1948، ثم إلى ما ينيف عن ثمانية ملايين طن (8.000.000 ط) سنة 1950. ويمثل المجموع المرفئي لجهة الدار البيضاء في نفس السنوات ألفين وستمائة ألف طن (2.600.000 ط)، وخمسة ملايين ومائة ألف طن (5.100.000 ط)، وستة ملايين وأربعمائة وستة وخمسين ألف طن (6.456.000 ط). وعرفت الدار البيضاء لوحدها نقلا لمليونين وخمسمائة وعشرين ألف طن (2.520.000 ط)، وخمسة ملايين ومائة وأربعة وعشرين ألف طن (5.124.000 ط)، وستة ملايين وستة وتسعين ألف طن (6.096.000 ط) ؛ فيما تحكمت فضالة في مائة وأربعين ألف طن (140.000 ط)، ومائة وأربعة وتسعين ألف طن (194.000 ط)، ثم ثلاثمائة وستين ألف طن (360.000 ط).

ومع ذلك يجب التمييز حسب طبيعة البضائع التي تكون هذا الحقل، ونعني بذلك المواد البترولية، والبضائع العامة، والمنتجات الثقيلة، والصيد البحري. ولن يكون التطرق إلى النقل الناتج عن مرور المسافرين، بما أن هذا الأخير منعدم في فضالة.

❖ المواد البترولية :

في مجال المنتجات البترولية تتوزع المبادلات، فالدار البيضاء تعالج المنتجات السوداء، أي القار ومشتقاته ؛ فيما تعالج فضالة المنتجات البيضاء، أي المحروقات.

إن الوضعية التي كانت واضحة بجلاء قبل الحرب قد تغيرت نسبيا منذ سنة 1946 بعد إقامة شركة للبترول بالدار البيضاء. وفي الوقت الراهن يمثل التبادل التجاري للمنتجات البيضاء بالدار البيضاء أقل من 20% من تجارة فضالة، ويدخل في نشاطها العام بنسبة 1%. وعلى العكس من ذلك فإن نقل المنتجات السوداء هو أهم باثني وعشرين (22) ضعفا مما هو عليه بفضالة، غير أنه لا يمثل إلا 4% تقريبا من عموم المبادلات التجارية للدار البيضاء. وفي فضالة تشكل المنتجات البيضاء 90% من حجم نشاطها، وتشكل المنتجات السوداء 1.5%.

وكميناء لمركز صناعي، فإن للدار البيضاء الأولوية فيما يخص المنتوجات السوداء التي تستغل في عين المكان، أو توزع في عموم المغرب ؛ وعلى العكس فإن فضالة هي مركز لتوزيع المنتجات البترولية على مستوى عموم البلد، وتوزع المحروقات بالأساس عبر البر والخطوط الحديدية وسفن المساحلة. ولمجموع الدار البيضاء– فضالة احتكار المواد النفطية السوداء والبيضاء تقريبا بالنسبة للمغرب، وعلى كل حال فإن الكميات المستوردة عبر موانئ أخرى لا يعتد بها فعلا.

مبادلات فضالة بالأطنان

السنوات	المنتجات البترولية البيضاء			الصيد	منوعات	مجموع المبادلات (دون الصيد)		
	تفريغ	شحن	مجموع			تفريغ	شحن	مجموع
1945	184.000 (3) 72.500 (4)	16.000	200.000 88.500	2.835	3.000	187.000	16.000	203.000
1946	101.000	13.000	114.000	2.878	9.000	106.500	22.500	129.000
1947	155.000	20.500	175.000	2.230	20.000 منها 7.000 من القار	166.000	29.500	195.000
1948	138.500	30.000	168.000	1.785	25.500 منها 9.500 من القار	154.500	39.500	194.000
1949	202.000	66.500	268.00	2.328	44.000 منها 11.500 من القار	238.500	74.000	312.500
1950	242.500	71.000	313.500	1.117	46.000 منها 14.500 من القار	277.000	82.500	359.500

(3) بما في ذلك البنزين للقوات الأمريكية.
(4) لا يشمل البنزين للقوات الأمريكية.

❖ البضائع العامة :

إن الوضعية العامة هي ذاتها فيما يتعلق بالمبادلات التجارية العامة. ففيما أمنت الدار البيضاء في هذا الصدد سيطرة كاسحة، كان لفضالة نقل ضعيف جدا ؛ إذ حينما لا يكون في مقدور إحدى السفن إيجاد موقع شاغر بالدار البيضاء لتفريغ بضائعها والاستفادة في الوقت ذاته من أفضلية الشحن، يحدث أن تترك حمولتها بفضالة وتتوجه للشحن من الدار البيضاء. وأحيانا تفرغ سفينة منتجات موجهة إلى مصانع فضالة، وبالعكس حينما تحين فرصة يوفر فيها الاقتصاد المحلي حمولة للعودة، ولا سيما في موسم حصاد مواد السباخة التي تضاف إلى المنتوج الصناعي المحلي. وعلى العكس فإن حركة ميناء الدار البيضاء مستمرة ودائمة، حيث يقوم هذا الميناء بمهمة مركز التوزيع عبر عموم المغرب، ويجتذب بذلك السواد الأعظم من تجارة التصدير، إلا الفوسفاط الذي يعتبر الاستثناء الوحيد المهم.

تعالج الدار البيضاء عند الشحن ثلاثة أرباع (3/4) المنتجات المغادرة لموانئ المغرب، وإجمالا 67% المبادلات التجارية المرفئية المغربية. لكنه إذا كان تصدير الفوسفاط والمعادن يشكل أكثر من نصف التبادل التجاري الإجمالي، فإن الفائض يتوزع على عدد كبير من المواد المتنوعة.

وباختصار، من الصعب مقارنة نشاط ميناء فضالة القائم على المحروقات بنشاط الدار البيضاء متعدد العناصر، إذ يؤدي كل منهما مهمة اقتصادية حيوية للمغرب ؛ وفي الوضع الراهن للتجهيز المرفئي لهذا البلد هما الميناءان الوحيدان اللذان بمقدورهما القيام بذلك.

تبقى الآن معرفة ما إذا كانت هذه المهام تؤدى بطريقة مقبولة.

❖ قدرة استيعاب الميناءين على مستوى الواردات :

بما أن المغرب بلد مستورد أكثر مما هو مصدر فإن قدرة استيعاب الموانئ تقاس بعدد السفن الواصلة، وليس نادرا رؤية أكثر من عشر سفن في الانتظار قبالة الدار البيضاء. ورغم العمل الليلي لا تسمح قدرة الميناء على مستوى مواقع الأرصفة ومستوى التجهيز بتجنب الانتظار المنتظم للسفن، والذي يبلغ معدلا

سنويا يصل إلى 0.8 يوما بالنسبة للسفن المحملة بالبضائع العامة، أي أن ما يقارب ثلاثة آلاف يوم عمل يتم ضياعها على السفن المتأهبة للدخول، وتنجم عن ذلك خسارة في المعدات، لأن سفينة في الانتظار تكلف حسب النوع والاختصاص ما بين أربعمائة ألف فرنك (400.000 ف) وثلاثة ملايين (3.000.000 ف) يوميا، الأمر الذي سينعكس على أسعار البضائع المستوردة.



أحد الأحواض الداخلية لميناء الدار البيضاء

وتفسر هذه الوضعية بكل سهولة، فمنذ سنة 1938 حتى الوقت الراهن بقي معامل زيادة الأرصفة في 1، وانتقل معامل الأراضي المشغولة من 1 إلى 1.3، ومعامل المخازن من 1 إلى 1.5 ؛ فيما انتقل معامل الزيادة في المبادلات خلال الفترة ذاتها من 1 إلى 2 بالنسبة للبضائع العامة، وإلى 2.5 بالنسبة للمعادن، وإلى 1.2 بالنسبة للفحم، وإلى 2.8 بالنسبة للسوائل دون تمييز، وإلى 2.4 بالنسبة للفوسفاط. وعلى العكس من ذلك، فإن قدرة ميناء فضالة ليست محددة بعدد مواقع الأرصفة الكافية لتأمين رسو السفن القادمة.

وإجمالا يضم المجموع المرفئي لجهة الدار البيضاء ميناء هاما غير أنه ليس كاف، هو : الدار البيضاء، وميناء أصغر بوضوح هو فضالة، متخصص عمليا في المحروقات، وبمقدوره حاليا تأمين المهام الواجبة عليه. ومع ذلك فإن النظر إلى النشاط الاقتصادي لهذين الميناءين لا يمكن أن يكون تاما ما لم تتم الإشارة إلى الصيد البحري.

❖ الصيد البحري :

تقلص هذا النشاط إلى 50% في فضالة من سنة 1945 إلى 1950، مع بقائه ثابتا أو في تقدم نسبي بالدار البيضاء. ولفضالة مبادلات تمثل راهنا 10% من التبادل التجاري للدار البيضاء، ويمثل المجموع 10% من الصيد البحري المغربي. ولهذه الوضعية أسباب عديدة، أولها أن عدد الصيادين حاليا هو أكبر في الدار البيضاء قياسا بفضالة، لكنه يستمد مقوماته من ظروف مؤقتة. فتاريخيا كانت فضالة ميناء الصيد البحري الأول والهام بالمغرب، وبها أقيمت المعامل الأولى لتصبير السمك، بيد أنها عرفت فيما بعد تجاوزا من طرف الدار البيضاء، ومنذ فترة قصيرة زاد ضيق الترابط القائم بين الدار البيضاء وفضالة على حساب هذه الأخيرة، ويتعلق الدافع الأساسي بهجرة السمك والسردين على وجه الخصوص.

وقد قدم المعهد العلمي للصيد البحري والصيادون تفسيرات عديدة لهذه الظاهرة، إذ بالنسبة للبعض ترجع هذه الهجرة إلى تحول التيارات البحرية أو إلى التغير في حرارة الماء ؛ وبالنسبة للبعض الآخر أدى الصيد بالشباك الجيبية إلى إبادة العناصر المغذية في أعماق البحر، وأن المياه قد تكون تلوثت بفضلات المحروقات السائلة المستعملة لدفع المراكب. وعلى كل حال فإن حدثا مؤكدا قد وقع، ويرفض الصيادون منذ عدة سنوات الإبحار بعيدا عن أنظار الشواطئ، الأمر الذي يقلص بالملموس مجال عملهم في الشمال حيث الساحل منحدر ؛ ويعود هذا الافتقار إلى الجرأة نسبيا وإلى ظروف الواقع التي تجعل تسعة أعشار (10/9) مراكب الصيد راهنا غير مؤمنة، مع افتقار المجهزين إلى المبالغ الضرورية لأداء المكافآت المناسبة.

وفضلا عن ذلك، فإن متطلبات تقنيات تصبير السمك هي نفسها، حيث يجب تصنيع السمك في أقصر مدة ممكنة ؛ والحال أنه قد لوحظ إبان الحركة العامة لهجرة السردين نحو الجنوب بقاء مركز الصيد بين الدار البيضاء ومازكَان قائما. في هذه الظروف تفرغ مراكب الصيد أسماكها في الدار البيضاء التي توجه منها بالشاحنات إلى فضالة بشكل أسرع مما لو بلغتها بالمراكب، إلى درجة أن الحمولة المفرغة بالدار البيضاء هي أكثر أهمية من تلك البالغة إلى فضالة.

يزداد تقدير كمية السمك التي يمكن أن تصل إلى فضالة تعقيدا بقانون المصدرات، ذلك أن المكتب الشريف للمراقبة والتصدير يفرض كمقياس للسردين المصنع، أي ذاك القابل للتصبير، حجما أحاديا بالقدر الذي يمكن أن توضع عشر على اثنتي عشرة (10-12) وحدة في العلبة ؛ والواقع أنه منذ وقت معين يجمع صيادو فضالة بالخصوص أسماك سردين أكثر صغرا من حيث الحجم، لا يمكن بيعها إلا بسعر زهيد جدا، أو استخدامها في صنع سماد الغوانو، وبطبيعة ضيق السوق المحلية فإن القدوم بهذا السمك ليس مدرا من الناحية العملية. وتؤدي هذه العناصر في مجموعها إلى منع المجهز المتأزم ماليا من تمكين تجهيزات الصيد من كل التحسينات التي ستكون ضرورية لتمتيع هذا النشاط بمردودية متزايدة، ويتعرض ميناء فضالة بذلك للعواقب.

يظهر جيدا في ختام هذا التحليل أن التطور السابق قد خلق سابقة، ففضالة لا توجد الآن إلا لكونها متخصصة في المحروقات، وحجم جارتها يخنقها تقريبا، ولا تترك لها هذه الأخيرة حسب مشيئة المجهزين إلا ما تشاء أن تتخلى عنه، أو ما تخشى أن تمتصه ببطء. وليس ممكنا أيضا القول بأن فضالة ملحقة تماما بالدار البيضاء، فما عدا المادة البترولية لهذا الميناء لا قيمة تقريبا لنشاطها بالنظر إلى التجارة في المغرب. والقول بأن فضالة ملحقة متخصصة أمر صحيح، بيد أن هذه الوضعية ذاتها محاربة في الوقت الراهن، لأنه منذ الحرب استقرت شركة بترولية بالدار البيضاء. وفيما يخص البضائع الأخرى، من الصعوبة اعتبار ميناء فضالة ملحقة، وهو الذي لا يتوجه صوبه تيار السفن إلا عرضيا، حتى في الوقت الذي يكون فيه الميناء الرئيسي مزدحما على الدوام.

وبصورة إجمالية، وحتى تكون فضالة حقيقة عونا للدار البيضاء، يجب أن تكون مؤهلة لاستقبال السفن التي يرفضها ذاك الميناء كيفما كانت طبيعة حمولاتها، وهو ما ليس قائما الآن. إذن تبدو وضعية فضالة هشة ومهددة، لكن المشكل المرفئي المغربي يطرح نفسه بإلحاح ويتطلب حلا عاجلا، ويرتبط مصير هذا الميناء بمدى معين بذلك الحل.

الجزء الثاني

آفاق المستقبل

بعد ما تم استجلاء الوضعية الخاصة لميناءي الدار البيضاء وفضالة، لا سيما في الإطار الراهن للعلاقات الخارجية للمغرب، تجب الإشارة إلى أن كل دراسة لحل استعجالي لا يتضمن توقعا ولو عاجلا سيكون عديم المنفعة.

والحال أن إدارة الأشغال العمومية حسب دراسات اهتمت بالتطور المحتمل لاقتصاد هذا البلد الذي عليه أن يدخل عاجلا ميدان صنع خيرات المحاصيل، تتوقع أن ميناء الدار البيضاء ستكون عليه مواجهة تبادل تجاري متعاظم. فإذا كان بمقدور تأليف العمل أن يتنوع، فإن أهميته وحجمه تبدو عليهما الاستمرارية في التطور. وللإشارة، فمنذ سنة 1952 سيبلغ التبادل التجاري المتعلق بالبضائع المتنوعة لوحده مليونين وخمسمائة ألف طن (2.500.00 ط) بارتفاع يصل إلى 250% قياسا بما تحقق سنة 1939، ولن يكون الأمر معنيا بتقييم دقيق لارتفاع مبادلات الفوسفاط والمعادن والفحم أو المواد النفطية على سبيل المثال، وإنما يجب التأكيد على أنها ستتطور في اتجاه مماثل.

في ظل هذه الظروف تجب معرفة الموقع المحتمل لفضالة في إطار هذا التبادل التجاري المتزايد، مع مراعاة تحسين هذا الميناء الأخير.

ويبدو أن الإجابة على ذلك موجهة باعتبارين اثنين :

1) أولهما في أفق توسيع كل من الميناءين، سواء الدار البيضاء أو فضالة، يجب تحديد ما الذي ستكون قابليته الاستيعابية بنفس الاستثمار أكثر أهمية.

2) وفي المقام الثاني، يجب أخذ مسألة شحنة الذهاب والإياب بعين الاعتبار حتى يعرف إن كان في المستطاع حل ذلك بصورة ملائمة للميناءين المعنيين.

بعد محاولة شرح هذه النقطة بالمقدور توقع المصير المنتظر لفضالة، سواء كميناء للبضائع العامة، أو كميناء متخصص.

الفصل الأول
مشاكل جوهرية

في ما يتعلق بالتبادل التجاري الراهن لكل من الدار البيضاء وفضالة، يوجد عنصر مشترك مهم، غير أنه ثانوي بالنسبة للدار البيضاء، وأساسي بالنسبة لفضالة : ويتمثل ذلك في المنتجات النفطية. وعلى كل دراسة عن مردودية الاستثمارات أن تضع في اعتبارها مسبقا التخصص الذي تعرفه فضالة، وتفترض أن يتم تتبعها من طرف الاعتمادات التي تسمح بمواجهة تضاعف نقل البضائع العامة، ثم من طرف الاعتمادات التي ستستفيد منها المواقع البترولية، مع تجاهل نقل المسافرين.

وعلاوة على ذلك، فإن الاحتياجات التجهيزية التي تحتم على السفن البحث عن شحنة العودة سيتم التطرق إليها لاحقا، ويساهم الجواب المقدم في توجيه خيار التوجه إلى فضالة. وفي الختام سيتم تناول مسألة الصيد البحري.

لقد وضعت إدارة ميناء الدار البيضاء برنامجا للأشغال موزعا على شطرين :

* الأشغال ذات الطبيعة الاستعجالية، وترتفع إلى ثلاثة ملايير فرنك تقريبا، ومن شأنها إتاحة إنشاء رصيف يمثل في الحاصل كفاءة للمبادلات التجارية تزيد بنسبة 40% ؛ ويجب تحسين المخازن والمعدات والمنشآت الملحقة بنسبة مماثلة. وسيتم إذن إنشاء عشرة مواقع رصيفية إضافية لفائدة تبادل البضائع العامة والمعادن والفوسفاط.

* أما الأشغال متوسطة المدى، فإنها تتطلب خمسة ملايير وأربعمائة وستين مليون فرنك (5.460 مليون ف)، وتتضمن أشغال البنيات التحتية أربعة ملايير وتسعمائة وثمانية عشر مليون فرنك (4.918 مليون ف)، وأشغال التجهيز خمسمائة واثني وأربعين مليون فرنك (542 مليون ف). ويتعلق الأمر بتمديد منشآت حماية الميناء، وبناء مكسر أمواج جديد معترض، وتشييد ما يناهز ألفا

وثلاثمائة متر (1.300 م) من الأرصفة، واقتناء التجهيز الملائم ؛ أي إنشاء ثلاثة عشر موقعا أكثر تطابقا مع التوسعة الجديدة بنسبة 40%، وتمديد ما بين 60 إلى 65% مما هو موجود حاليا.



منظر عام للميناء الكبير لمدينة الدار البيضاء

وتتوقع إدارة ميناء فضالة بعد القيام بحساب سريع أنه سيكون بمقدور مبلغ خمسة ملايير خلق حوض بترولي، وثلاثمائة متر (300 م) أخرى من أرصفة ميناء الصيد. وتمتد هذه الفكرة لتطول أشغال السلامة والجرف بما في ذلك التجهيزات، والكل سيمثل سعة إضافية بـ 250%.

إن مثل هذه المقارنة تقريبية بالتأكيد، فالدراسات التي خلصت إلى هذه المعطيات كانت أكثر عمقا في الدار البيضاء قياسا بفضالة ؛ وفضلا عن ذلك فإن حجم ميناء البترول والصيد البحري من النشاط الاقتصادي للميناء هو من الدرجة التي لا يسمح أي توقع بتجاهل ذلك، في الوقت الذي تكون فيه الوضعية معاكسة في الدار البيضاء.

وفي ما يخص الوقاية، كانت الاستثمارات الأولى غير المنتجة بشكل مباشر أكثر تقدما بصورة واسعة في الدار البيضاء، إلى درجة لا يمكن معها تصور بناء رصيف بها دون الزيادة في مكسر الأمواج الكبير ؛ وفي الاتجاه المعاكس تبيح

أشغال البنيات التحتية المتوقعة في البرنامج الاستعجالي الثاني ثلثي القروض لأشغال السلامة، فيما وجه ثلث فقط لتدعيم الأرصفة ومكسرات الأمواج.

إن وضعية فضالة بتلك الدرجة التي تجعل كل توسيع في الميناء تفترض توسيعا لأشغال السلامة، غير أن التقنيين يصدرون آراء مختلفة بشأن أهمية الأشغال المطلوبة في هذه الحالة ؛ فبالنسبة للبعض فإن ما يوازي الرصيف دولير (*Delure*) بالدار البيضاء المكون من الجمع بين الجزيرتين الشاهدتين سيكون كافيا على كل حال، ويجب فقط تحويل الحاجز الفاصل بين الميناء والشاطئ ؛ وبالنسبة للبعض الآخر يجب انطلاقا من أطراف تينيك الجزيرتين بناء حاجز وقاية جديد، والحال أن هذا الحاجز سيبلغ عمق خمسة عشر مترا (15 م)، في الوقت الذي يبلغ فيه الحاجز المماثل في الدار البيضاء سبعة عشر مترا (17 م) عند الساحل. وعلى كل حال تعرف الدار البيضاء أعماقا أفضل قياسا بفضالة، حيث بالاحتفاظ بكل الأبعاد ستكون أهمية التجريفات أكبر.

وفي كلي الاحتمالين، وإلى هذه الاستثمارات الضرورية والتي لا مردودية مباشرة لها، سيحتفظ بجزء من الاعتمادات الجاهزة من أجل توسيع فضالة الأقل أهمية من ناحية الحجم قياسا بالقسط الموجه لنفس الغايات، المأخوذة من المبالغ المخصصة لتوسيع الدار البيضاء ؛ غير أنه بالنسبة للثانية تتجه الصلة بين هذه الاعتمادات باستمرار نحو التساوي. وبناء على ذلك ستكون نسبة الاعتمادات الموجهة لأشغال الوقاية أكثر ضعفا في فضالة مقارنة بالدار البيضاء.

ومع ذلك فإن مردودية مينائها يعبر عنها بعلاقتها بعدد مواقع الأرصفة، والحال أنه في المغرب يطرح مشكل البضائع العامة عند تفريغ البضائع وليس عند الشحن، وبالتالي فإنه ليس مستعجلا أيضا توقع توسيع المنشآت المخصصة استثنائيا لشحن البضائع مثل الفوسفاط، ومن الممكن أن نستدل بالجوهر التقني والعادي الذي يمثله الموقع.

يفترض في هذه الظروف أنه من الممكن بنفس الاستثمار الحصول على نتائج مماثلة تقريبا في فضالة والدار البيضاء. ويظهر بوضوح أن الوضع الراهن الخاص للميناءين يجعل من الأفضل تدبير ذلك الاعتماد بالدار البيضاء : فعشرة مواقع

أرصفة إضافية إلى العشرين الموجودة هي أكثر أهمية اقتصاديا من عشرة مواقع أرصفة إضافية إلى الموقعين أو الثلاثة التي تتوفر عليها فضالة. إن تأثير الكمية يظهر، إذ من السهولة وضع رقم للسفن المرتبة حسب الحجم وطبيعة الشحنة قبالة مواقع متعددة بدل مواقع محدودة جدا من حيث الأهمية، لأن إمكانات التوزيع المهم والاستخدام الأكمل هي أكبر في الحالة الأولى قياسا بالثانية. وفي هذا الصدد تبدو مردودية الاستثمارات أكبر في الدار البيضاء قياسا بفضالة، ويستلزم من الأفضل تخصيص الاعتمادات للدار البيضاء.

وبما أن فضالة ليست لها من أهمية فيما يتعلق بمعالجة المنتجات السوداء، فإن ظاهر المشكل هذا لا يجب الانكباب عليه ؛ وفيما يخص المنتجات البيضاء خلصت دراسة قام بها اتحاد المهندسين والتقنيين الفرنسيين للمغرب سنة 1945 إلى نتيجة أنه إذا كان تحسين ميناء فضالة – بما أن الطريق البحرية لم يتم ترقبها بعد – يتطلب اعتمادات بمبلغ مائتي مليون، فإن القيام بإنشاء ميناء بترولي كبير بالدار البيضاء سيجر أولا إلى نقل منشآت الشركات البترولية إلى هذه المدينة، وهو النقل الذي يتطلب أشغالا قدرت أيضا بمائة وخمسين إلى مائتي مليون فرنك (150-200 مليون ف) ؛ وفضلا عن ذلك، ولمواجهة تزايد الاستهلاك المغربي للمنتجات البترولية البيضاء يستلزم هذا إنشاء حوض جديد بالدار البيضاء. وبناء على ذلك، فإن تكاليف نقل المنشآت التي سينضاف إليها مبلغ الإصلاحات الجديدة بالدار البيضاء ستكون أكبر من الاعتمادات المخصصة لفضالة.

إلى جانب هذا، وتبعا لذلك الانتقال، فإن قدرا من العجز الذي عانى منه ميناء فضالة على الأقل، قدر بستة ملايين، سيكون طبقا لبنود عقد الالتزام على عاتق الميزانية الشريفة لأزيد من مليون، وباقي الرصيد على عاتق الشركة. وهذا الرصيد الذي يتجاوز بكثير إمكانات هذه الأخيرة سيجعلها غير قادرة على الاستمرار في تحمل مسؤولياتها، وإذاك سيكون على السلطات العمومية إما المبادرة إلى إعادة اقتناء ميناء فضالة، أو إسقاط العجز على حساب الدولة. وعلى أي سيكون الحل ضعيفا من الناحية الاقتصادية.

والحال أن تحسين التقنيات قد سمح بخلق طريق بحري يبيح تفريغ السفن مختلفة الأحجام، والاعتماد المحقق سنة 1951 مع اعتبار تحول قيمة الفرنك منذ

خمس سنوات هو أقل مما كان متوقعا سنة 1945 حتى بتجاهل هذا العنصر الجديد. وقد تأكد فيما يتعلق بالمحروقات أنه من الأفضل تنفيذ الاستثمارات بفضالة.

بهذه التوضيحات الاقتصادية الطابع يستنتج إذن أن كل استثمار مخصص لنقل البضائع العامة هو أكثر مردودية بالدار البيضاء مقارنة بفضالة، وأن كل استثمار موجه لنقل المنتجات البترولية البيضاء هو أكثر مردودية بفضالة قياسا بالدار البيضاء. وبما أن هذه هي وجهة نظر الاستغلال تبقى الآن من الناحية المالية دراسة العلاقة بين نسبة تزايد المنشآت المرفئية ونسبة الاعتمادات.

المبادلات المغربية لمجموع المغرب بالأطنان

السنة	المنتجات البترولية			الفوسفاط والمعادن		الصيد البحري			المجموع
	فضالة	الدار البيضاء	المغرب	الدار البيضاء	المغرب	فضالة	الدار البيضاء	المغرب	(دون الصيد)
1945	(5)200.000 (6) 88.500	(7) ----	(7)---	1.105.000	1.505.000	2.835	10.268	44.400	3.900.000
1946	120.000	184.673	330.000	2.340.000	2.970.000	2.878	9.000	50.860	5.027.000
1947	175.500	274.000	460.000	2.240.000	3.150.000	2.230	9.750	50.670	5.400.000
1948	168.500	346.300	545.000	2.695.000	3.625.000	1.785	12.850	55.830	6.535.000
1949	268.500	383.800	784.000	3.215.000	4.135.000	2.328	12.500	93.000	7.630.000
1950	313.000	398.000	857.000	3.560.000	4.660.000	1.117	12.000	123.000	8.110.000

لا يمكن أن تتوفر عناصر المقارنة إلا بالرجوع إلى المشروع متوسط المدى للدار البيضاء، والمعطيات المستقاة من إدارة ميناء فضالة. يؤدي ارتفاع الاعتمادات في الدار البيضاء بنسبة 30% إلى الزيادة في السعة الإجمالية لنقل الميناء بنسبة 60% إذا ما تم تجاهل المشروع قريب المدى ؛ وإذا ما أخذ ذلك بعين الاعتبار فإن النسب ذاتها ستنتقل إلى 22% و25%، وبفضالة ستكون هذه النسب 185% و250%. وبناء على ذلك، وبصورة إجمالية، فإن مردودية الاستثمارات هي

---

(5) بما في ذلك البنزين للقوات الأمريكية.

(6) دون بنزين القوات الأمريكية.

(7) كانت الإحصاءات البترولية للدار البيضاء سرية خلال فترة الحرب.

أكثر فاعلية بالدار البيضاء، لكنها أكثر أهمية في الحالة الأولى المذكورة أكثر من الثانية، والحاصل هو بـ 2.1 في الاحتمال الأول، ولا يتعدى 1 في الثانية إلا بالكاد ؛ أما في فضالة فإن هذا الحاصل يبلغ 1.35.

يستخلص من هذه المقارنة بان مردودية الاستثمارات متزايدة، لكنها أكثر في الدار البيضاء منها في فضالة، ومع ذلك فهي أكثر ضعفا إذا ما أخذ في عين الاعتبار البرنامج الاستعجالي الأول. وتلحق هذه الملاحظة بالأخرى المقدمة فيما يرتبط بمواقع الأرصفة المتعلقة بالبضائع العامة.

غير أنه يجب تحليل هذه المعطيات، وبالفعل فإن كلا من الميناءين اعتمد ككيان شامل دون أن يمكن التمييز بين الاعتمادات المخصصة للبضائع العامة، وتلك المخصصة للمنشآت البترولية. إنها إذن مقبولة بالتأكيد بالنسبة للأولى، لكنه إذا كانت تقنية الخط البحري التي لا تتطلب فعليا أي عمل وقائي قد بدت كافية، فإن مردودية الاستثمارات هي أكبر بفضالة عما هو عليه الأمر بالدار البيضاء.

وبما أن هذه كانت وجهة النظر عن استغلال الميناءين، يبقى التطرق ما إذا كانت التكاليف التي تثقل كاهل كل عمل لتجهيز السفن لا تحول دون هذه النتيجة.

2 - شحنة العودة :

كمعطى معلوم فيما يخص التجهيز، فإن مردودية سفينة ما ترتهن بسرعة دورانها وبتوزيع التكاليف الثابتة للعمل في البضائع المنقولة ذهابا وإيابا. وبصورة عامة يجب التمييز بين السفن المتخصصة في نقل منتوج محدد، والأخرى القابلة لشحن أية بضائع تقريبا، سواء تعلق الأمر بسفن الملاحة تحت الطلب، أو بتلك الموجهة لخطوط منتظمة.

وقد تعلق الأمر بالسفن الناقلة للبضائع العامة، فإنها ستكون أكثر استعدادا للتوجه نحو الدار البيضاء بدل فضالة، حيث أن الأهمية الاقتصادية للدار البيضاء تؤمن للسفن حظوظا كبرى للحصول فيها على شحن العودة أكثر من فضالة ؛

ويوشك هذا التوجه البارز بقوة أن يتأكد إذا ما تم اعتماد التعديلات الملحقة أخيرا بتصميم تهيئة الدار البيضاء. وفيما كان هذا التصميم ينص في الأصل على لا تركز صناعي للمركز الكبير باتجاه فضالة، تركت الأمور تسير على حالها منذ أن وجدت أحياء جديدة لتجزئات صناعية بالدار البيضاء.

في هذه الظروف سيكون تصميم المجهز الموجه لسفينة إلى الدار البيضاء بدل فضالة مؤكدا، ورغم مضايقة التقنيين اللازمة لكل تنظيم ضخم سيفضل تجاوز ذلك بإجراءات أكثر تعقيدا بدل اقتصاد خمسة وعشرين كيلومترا (25 كلم) قادما من الشمال، ولكن برؤية سفينته تعود بدون شحنة. ولا يمكن تعديل هذه الوضعية إلا إذا عرف التجمع الصناعي لفضالة اتساعا أكبر مما يعرفه في الوقت الراهن.

وإذا كانت هيمنة الدار البيضاء على فضالة لا تخضع للمناقشة، فإن وضعيتها غير ملائمة أيضا على ما يبدو. إن المغرب بلد مستورد بالفعل، والحمولة المشحونة هي أكثر ضعفا بالملموس مقارنة بتلك المفرغة، وقليلة هي السفن التي تغادر بدون أجر ؛ بيد أن الكثير منها لا تصطحب إلا شحنات غير كاملة.

ووضعية فضالة هي أكثر حرجا، ذلك أن شحنة العودة لا يمكن توفيرها عمليا إلا بالإنتاج المحلي بالمعنى الضيق للكلمة. والحال أن الانتظام في وصول السفن يفرض على رجال الصناعة والمزارعين القادرين على التصدير تجاهل ميناء قريب منهم، وبعث بضائعهم إلى الدار البيضاء. فإمكانية الاستيعاب الضعيفة لفضالة، الميناء المفتقد لمنطقة خلفية، تتفاعل للسبب ذاته بناء على قدرتها على التصدير.

أما فيما يتعلق بناقلات النفط، السفن عالية التخصص، فإن طبيعتها تفرض عليها القيام برحلة وهي فارغة، والهاجس الذي يحدد بيان رحلتها سيكون دوما هو تركها في انتظار التفريغ لأقصر مدة ممكنة. ولو كانت فضالة أفضل تجهيزا لتفريغ المنتجات البترولية على غرار الدار البيضاء لتوجهت الناقلات الصهريجية صوب فضالة. ويلتحق هنا رأي المجهز برأي الاقتصادي، فالبضائع العامة، في الاستيراد مثلما في التصدير، ويجب أن ندرج ضمنها الفوسفاط، ستكون مجال عمل الدار البيضاء، فيما ستكون المحروقات مجال عمل فضالة.

إن هذه الخلاصات صحيحة بالنسبة للموانئ التي لا يكون فيها نقل منتجات أخرى غير المنتجات الصناعية والمعدنية أساسيا، لكنه إذا كان الأمر يتعلق بنشاط تفلت مراقبته تماما من طرف الإنسان، فإن المشكل يكون مختلفا، وهو حال الصيد البحري.

3 - الصيد البحري :

في الوضع العلمي الراهن يبدو من الاستحالة وضع توقعات لهجرة السمك، ولا يمكن القول ما إذا كان يمكن اعتبار التحسن الطفيف للكميات المصطادة في هذه الفترات الأخيرة بفضالة مؤشرا على وفرة وشيكة الوقوع. وبالفعل، إن العامل الذي انطلاقا منه يمكن توقع أفق مستقبلي يتمثل في ضرورة الاستقدام العاجل للسمك المصطاد إلى معامل التصبير، وفي هذه الظروف يقتضي أي مركز محدد للصيد في البحر وجود ميناء على مقربة من حدوده، بحيث ستكون السفن قادرة على الدوام على تفريغ حمولاتها في الأوقات المناسبة.



ميناء الصيد بفضالة، رصيف سفن صيد السردين سنة 1938

في الدار البيضاء يحتل ميناء الصيد موقعا لا يتلاءم في الوقت الراهن مع كميات السمك المستقدمة بتاتا، ومن جانب آخر يستلزم تشييد بنية للقلفطة في المرسى القديمة على مقربة من ميناء الصيد. في ظل هذه الوضعية سيكون مغريا نقل

صيادي الدار البيضاء إلى فضالة، لأن نقل السمك الطازج بالشاحنة على مسافة خمسة وعشرين كيلومترا (25 كلم) سريع ؛ ومع ذلك يجب الأخذ بعين الاعتبار أن موقع الصيد يوجد في الوقت الراهن بين الدار البيضاء ومازكَان، ومن ثم فإن القيام بتفريغ السمك بفضالة يفرض الذهاب بحرا والذي سيكون طويل المدة، حتى لو كانت العودة برا مضمونة. وهذا الحل في الوضعية الراهنة مجانب للاقتصاد، ولا يمكن توقع ذلك إلا إذا أضحت فضالة بقوة الأشياء مركزا للصيد، وهو ما سيكون في حال انتقال السمك المركز راهنا بنواحي أسفي إلى الشمال.

إن تحول فضالة إلى ميناء للصيد، وبالتالي مضاعفة منشآتها إلى الدرجة التي تمنحها تخصصا شبه تام، وهو من ثم رهان في الوقت الحاضر. ووحده الازدحام في الدار البيضاء يمكن من تبرير ذلك، غير أنه لن يكون إلا حلا مغامرا بما فيه الكفاية وقليل الضرر.

في ختام هذه الدراسة يمكن طرح أنه باستخدام التجهيز الحالي تبقى الدار البيضاء - وستبقى أيضا - ميناء البضائع العامة للمغرب، وفضالة ميناء للمحروقات. إن العوامل الاقتصادي والتقني والمالي تقود إلى هذه الخلاصات وتبدو متوافقة للدلالة عليها. ويبدو حل المشكل المرفئي لناحية الدار البيضاء مندرجا في الوقائع، وأن موقع فضالة قد خصص لها نشاطها الحالي. ويكفي إذن تطوير الوضع الراهن وتحسينه لجعل الموانئ المغربية في مستوى الظروف.

لكنه إلى جانب هذه المشاكل الرئيسية التي لا تبدو أن نهاياتها ستتغير قبل فترة معينة، تطرح مسائل محتملة تكتسي أهمية خاصة.

الفصل الثاني
مشاكل محتملة

هذه المشاكل ذات طبيعيتين : يتعلق الأمر أولا بسلامة النظام المرفئي، وفي الدرجة الثانية بالموارد التي تسمح لهذه الموانئ بالبقاء، والناجمة مباشرة عن أهميتها ووضعيتها القانونية.

1 - سلامة الميناءين :

وجب أن تكون مضمونة سواء في عهد السلم أو في مرحلة النزاع المسلح، وسواء تعلق الأمر بالحريق أو بسرقة البضائع.

ففيما يخص الحرائق، يشكل وجود كمية هامة من المحروقات خطرا هائلا ومتواصلا في كل الأوقات ؛ وإذا كانت هذه الكوارث نادرة الوقوع، فإن حدوثها سيخرب مساحات شاسعة، حيث أن المنتوج البترولي الملتهب ينتشر على سطح الماء، ويوصل النار إلى السفن وإلى المنشآت القارة. ومع ذلك لن تكون لفداحة الخسائر التي يجب انتظارها في مثل هذه الحالة في ميناء مثل ميناء الدار البيضاء إلا تداعيات هزيلة على سعر كلفة الكمية المهمة جدا للمنتجات المنقولة على المدى الطويل ؛ وبالنسبة لخبير التأمين فإن الخطر من الناحية الاقتصادية دون تأثير كبير. وبما أن الدار البيضاء ستكون غير قابلة للاستغلال، فإن النقل المرفئي المغربي سيتقلص بصورة ملموسة لوقت معين، وهو ما لن يكون دون انعكاسات على وقع الحياة الاقتصادية للبلد. ومن جانب آخر سيكون مبلغ الخسائر في ميناء مستعمل بقوة كالدار البيضاء مكلفا جدا، كما ستتم التضحية بالعديد من العناصر البشرية من بين جمهرة عمال الميناء وطواقم السفن.

وبافتراض حدوث كارثة مماثلة بفضالة ستنتج عنها من الناحية الاقتصادية خسارة فورية للشركات البترولية، وخسائر أقل أهمية بالمنشآت المرفئية بما أنها ضئيلة جدا عما هو الحال عليه بالدار البيضاء، كما لن يخشى من الخسائر البشرية بفضالة إلا قليلا. إذن فمن الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية تبقى المخاطر قليلة بفضالة قياسا بالدار البيضاء.

وتختلف عناصر المشكل في فترة الحرب، حيث سيكون التجمع الصناعي للدار البيضاء بكل تأكيد مستهدفا، لأن المغرب الاقتصادي والاستراتيجي يحتل موقعا مهما على الرقعة العسكرية ؛ غير أن اللجوء إلى الخط البحري يجعل مخاطر تخريب وسائل استقدام الوقود السائل ضعيفة جدا، إذ بوضعها في قعر البحر فإنها عمليا غير مرئية، ولا تقدم إلا هدفا ضئيلا، وبافتراض إصابتها فإن استصلاحها سيكون يسيرا بما فيه الكفاية. وبصورة عامة فإن مخاطر الحريق والتخريب هي أقل بفضالة عما هو الحال عليه بالنسبة للدار البيضاء.

وفيما يخص الطيران، فإن ميناء فضالة اعتبارا لصغره وقلة ازدحامه سهل المراقبة، وبالتالي من المعقول أن تستقدم الشحنات المكونة من العناصر المجزأة جدا التي تسهل سرقتها والثمينة إلى فضالة. يضاف إلى هذا أن النقل الضئيل للبضائع العامة يسمح بإيلاء العناية لمسافنة البضائع العامة[8] بفضالة أكثر من الدار البيضاء.

يصب هذان العنصران إذن في مصلحة تخصص فضالة في المحروقات، ويسمحان باحتمال نقل خفيف للبضائع العامة بتنوع كاف في الاستيراد مثلما في التصدير. ومع ذلك يتطلب الأمر تفحص ما هو النقل الذي بإمداده موارد لشركة الميناء سيسمح لها بمواجهة مهامها.

2 - الموارد المالية للميناءين :

تتنوع المكوس المستخلصة عند شحن البضائع حسب المنتجات المعنية، واستغلال أحد الميناءين جزائي أكثر حينما ينقل المحروقات قياسا بمعالجة البضائع العامة. ومع ذلك إذا كان هذا النقل الأخير مكثفا سينتهي بأن يكون جزائيا أكثر، وهذا هو حال الدار البيضاء، ولن يكون مشابها له بفضالة. وإذا ما وجد هذا الميناء الأخير نفسه محروما من المحروقات سيعرف بسرعة وضعية مالية معقدة، الأمر الذي سيؤدي إلى نهاية الامتياز، أو سيضاعف مساعدات الدولة.

إن مردودية الاستثمارات، وتكاليف التجهيزات العصرية، والمشاكل الاقتصادية الرئيسية، ومشاغل السلامة، وضرورات الاستغلال المالي للميناءين تؤدي بصورة طبيعية إلى توقع جعل فضالة ميناء متخصصا بشكل دقيق في المواد البترولية الخطيرة، وملحقا صغيرا بالدار البيضاء معالجا للبضائع العامة القابلة للسرقة وصعبة الاستعمال.

يبقى الآن إبراز تنظيم فضالة كميناء مغربي للمحروقات، قبل النظر في بنيته كميناء للبضائع العامة وكميناء للصيد.

(8) عملية نقل الركاب أو البضائع من سفينة إلى أخر..

وفيما يخص الطيران، فإن ميناء فضالة اعتبارا لصغره وقلة ازدحامه سهل المراقبة، وبالتالي من المعقول أن تستقدم الشحنات المكونة من العناصر المجزأة جدا التي تسهل سرقتها والثمينة إلى فضالة. يضاف إلى هذا أن النقل الضئيل للبضائع العامة يسمح بإيلاء العناية لمسافنة البضائع العامة[8] بفضالة أكثر من الدار البيضاء.

يصب هذان العنصران إذن في مصلحة تخصص فضالة في المحروقات، ويسمحان باحتمال نقل خفيف للبضائع العامة بتنوع كاف في الاستيراد مثلما في التصدير. ومع ذلك يتطلب الأمر تفحص ما هو النقل الذي بإمداده موارد لشركة الميناء سيسمح لها بمواجهة مهامها.

2 - الموارد المالية للميناءين :

تتنوع المكوس المستخلصة عند شحن البضائع حسب المنتجات المعنية، واستغلال أحد الميناءين جزائي أكثر حينما ينقل المحروقات قياسا بمعالجة البضائع العامة. ومع ذلك إذا كان هذا النقل الأخير مكثفا سينتهي بأن يكون جزائيا أكثر، وهذا هو حال الدار البيضاء، ولن يكون مشابها له بفضالة. وإذا ما وجد هذا الميناء الأخير نفسه محروما من المحروقات سيعرف بسرعة وضعية مالية معقدة، الأمر الذي سيؤدي إلى نهاية الامتياز، أو سيضاعف مساعدات الدولة.

إن مردودية الاستثمارات، وتكاليف التجهيزات العصرية، والمشاكل الاقتصادية الرئيسية، ومشاغل السلامة، وضرورات الاستغلال المالي للميناءين تؤدي بصورة طبيعية إلى توقع جعل فضالة ميناء متخصصا بشكل دقيق في المواد البترولية الخطيرة، وملحقا صغيرا بالدار البيضاء معالجا للبضائع العامة القابلة للسرقة وصعبة الاستعمال.

يبقى الآن إبراز تنظيم فضالة كميناء مغربي للمحروقات، قبل النظر في بنيته كميناء للبضائع العامة وكميناء للصيد.

---

(8) عملية نقل الركاب أو البضائع من سفينة إلى أخر..

الفصل الثالث
فضالة ميناء للمحروقات

بحكم عدم القدرة على التدقيق في المدى الحقيقي للتبادل المغربي المستقبلي، يجب توقع تنظيم مرن بما فيه الكفاية لمواجهة وضعية قابلة للتنوع بصورة سريعة ربما، وهذا التنظيم هو مادي ومالي وتشريعي.

1 - المنشآت :

يتعلق الأمر في مضمار التنظيم المادي بتوفير وسائل مسافنة الإنتاج وتخزينه، ويتمثل التقدم الأخير لتقنية مسافنة المحروقات في الخط البحري الذي تحققت فيه تطبيقات متعددة بنجاح في الأمريكيتين وفي الشرق الأوسط. ويجب التفكير في المقام الأول في أن هذه المنشأة لا يمكن القضاء عليها إلا بشكل فجائي، ويشكل في العمق تجربة إفريقية تحظى بكل شروط التنفيذ.

كان على الخط البحري أن يسمح في الوقت الراهن بالتفريغ في شروط جيدة، على اعتبار أن ناقلات البترول كبيرة الحجم لتدلف إلى الميناء، فيما بمقدور السفن الأخرى المكوث به عند الاقتضاء. وإذا ما برز عدم كفاية ذلك سيكون من السهل تتميمه بقنوات أخرى.

ويتم التخزين حاليا في خزانات مثبتة على الميناء وبالنواحي القريبة التي يخشى أن تظهر بسعة احتواء ضعيفة، وفي حال نزاع مسلح فإن وضعيتها وضعف حمايتها يجعلها قابلة للعطب. ولكي يتم تدارك هذه السلبيات يتوقع راهنا في الأراضي المتموجة خلف فضالة إنشاء أحد عشر تجويفا سيقام بها نفس العدد من الخزانات بشكل يضاعف سعة تخزين فضالة إلى مجموع مائة واثني وثلاثين ألف متر مكعب (132.000 م^{3}) ؛ وإلى جانب ذلك، فبوجود هذه الخزانات تحت الأرض ستكون محمية ومحجوبة عن أنظار العرض، وعند الاقتضاء لا يمنع أي شيء من مضاعفة العدد مستقبلا، كما يمثل هذا الحل في الأخير ضمانات السلامة من الحرائق. وبالمقدور ربط هذه المنشآت الجديدة بواسطة شبكة من خطوط الأنابيب بمنشآت مماثلة تقام راهنا على مشارف الدار البيضاء، وبهذا الشكل

سيوجد مجمع بترولي مركز وسط الساحل المغربي، ستكون عناصره في حال اتصال داخلي.



منظر عام لميناء المحروقات بفضالة

إن إعادة توزيع المنتجات سيستمر في تأمينها في ظل الوضع الراهن للتجهيزات عبر الخطوط الحديدية وعبر البر أو بالمساحلة، وبإمكان خطوط الأنابيب في المستقبل أن تربط بين منطقة تفريغ البترول والمراكز الرئيسية للمغرب.

إن دور الدار البيضاء في ظل هذه الظروف سيكون مكملا، وبإمكان التجهيز الموجود مدعما بذاك المتوقع من طرف القوات الأمريكية المتمركزة بالمغرب أن يدوم بعد تنقيله إلى مقدمة الميناء. وفي حال حيلولة رداءة الطقس دون استخدام الخط البحري مع سماحها بولوج ميناء الدار البيضاء، فإن ناقلات البترول الكبيرة ستفرغ به حمولاتها. غير أن فضالة ستكون الميناء الطبيعي لوصول المحروقات.

2 - الانعكاسات المالية للتخصص :

يتطلب تنفيذ البرنامج المتوقع حاليا لفضالة قروضا إجمالية بمبلغ خمسمائة مليون فرنك (500 مليون ف)، استثمر منها لحد الآن مائتا مليون فرنك (200 مليون ف) في إنشاء الخط البحري. ولا تبرز الاعتمادات المحصل عليها لهذه الأشغال كمجموعة

مالية مدعمة بضمانات بنك دولة المغرب أو الحكومة الشريفة، وليس بالمقدور الحصول عليها من القطاع الخاص أو العام، أو من البنك الفرنسي أو المغربي بواسطة سندات متوسطة أو طويلة الأمد، وبزيادة في رأس المال بنسبة 52% المرغوب فيها من طرف البعض.

ولا يمكن تأمين الاستهلاك لخمس سنوات بواسطة رسم إضافي لا تعرف نسبته، وسيفرغ محصوله في بنك الدولة تعويضا عن القرض المستدان لديها ؛ ومع ذلك فإن انعكاس هذا الرسم على الاقتصاد المغربي سيكون خفيفا، إذ باستعمال الخط البحري بالمقدور تفريغ ناقلة بترول بسعة ستة وعشرين ألف متر مكعب (26.000 م^3) في غضون يوم واحد بدل أربعة، ورغم الرسم الخاص يظهر حسابيا أن التكاليف الإجمالية للتفريغ ستكون أقل من الكلفة الراهنة للعملية.

بعد الاستهلاك يمكن إلغاء الرسم الخاص، وهو ما سيساهم في تقليص سعر البنزين بالمغرب، إلا إذا باستمراره وجه محصوله إلى ميزانية الدولة الشريفة.

وبالحفاظ على الاستقلالية المالية لشركة الميناء عن السلطات العامة، تطرح مسالة وضعها القانوني بصورة أقل حدة.

3 - الوضع القانوني لميناء فضالة :

لا يوجد أي سبب لتأميم الشركة، ومن جهة أخرى فإن بنود عقد الامتياز تفرض عليها رقابة تقنية، من إعداد المشاريع إلى تسلم الأشغال، وعلى تدبيرها. يبدو إذن أن المصلحة العامة قد تم الحفاظ عليها بما فيه الكفاية ؛ وفعلا فإذا كان لفضالة احتكار شبه تام لنقل البترول، فإن توزيع المحروقات يقع على كاهل شركات متخصصة. فالميناء ليس إلا وسيلة أساسية بكل تأكيد، لكنها ليست الوحيدة لهذا التوزيع، وسيكون من العبث وضع الاستغلال تحت رقابة مشددة للسلطات العمومية ما لم تتمكن من ضبط تلك التوابع.

ومع ذلك، فمن المعقول أن أهمية هذا الميناء في الاقتصاد المغربي تفرض مراجعة الصيغة التي تدبره قانونيا في تجاه مشاركة أكثر فاعلية للدولة في إدارته. إن

أي فكرة لاغتصاب متعلق بالصيغة التشريعية للامتياز ستكون مستبعدة، ويجب التساؤل عما إذا كان الحضور الفعلي لمندوب السلطات العمومية داخل مجلس إدارة الشركة لن يسمح لهذه الأخيرة بتحقيق مشاريعها بكل سهولة. وسيواكب هذه المساهمة في تسيير الشركة خلق عمليات جديدة لفائدة الدولة، الأمر الذي يضاعف القدرة الاجتماعية أكثر. فضلا عن ذلك على شركة الميناء استدانة قروض لتنفيذ أشغالها بالقيام أيضا باللجوء إلى بنك الدولة، كما أن الاعتمادات المرصودة لعمل تحديثي سيكون بأساس عمومي وخاص، وسيكون رأسمال الشركة ثنائيا.

في المطلق سيكون انعكاس تخصص فضالة مع إنابة عن الدار البيضاء على اقتصاد البلد مفيدا، لأن ثمن كلفة احتكار المنتوج سينخفض بفعل الاستعمال المكثف للميناء.

لقد تم قبول الأسعار المتداولة من طرف الدولة التي ستستفيد من اقتسام الأرباح وفق نسب تتنوع حسب مبالغها. ففي نظام الشركة الاقتصادية الثنائية يمكن أن يتضاعف قسط الدولة، وفي حال التخفيض الفعلي للكلفة تبقى الأسعار كما هي، وبالإمكان أن يتم توزيع هامش الربح بواسطة الميزانية العامة ؛ وإذا ما خفضت الأسعار فإن الشركات هي التي ستستفيد من ذلك، ومن الصعوبة الحسم في معرفة ما إذا كان سعر البنزين - جراء المنافسة - سيعرف تدنيا. ومن المفيد وضع الربح الناجم عن التخصص في صناديق عمومية. ومن جهة ثانية يمكن القيام بالتمويل الذاتي بإزالة تكاليف الفوائد والاستحقاقات.

يبدو إذن أن تأسيس شركة ثنائية مسيرة لميناء متخصص في المحروقات سيفيد الاقتصاد المغربي زيادة أفضل من الإبقاء على الوضع الراهن، لكنه تطرح هنا مسألة استخدام المنشآت غير الموجهة راهنا للمنتجات البترولية.

الفصل الرابع

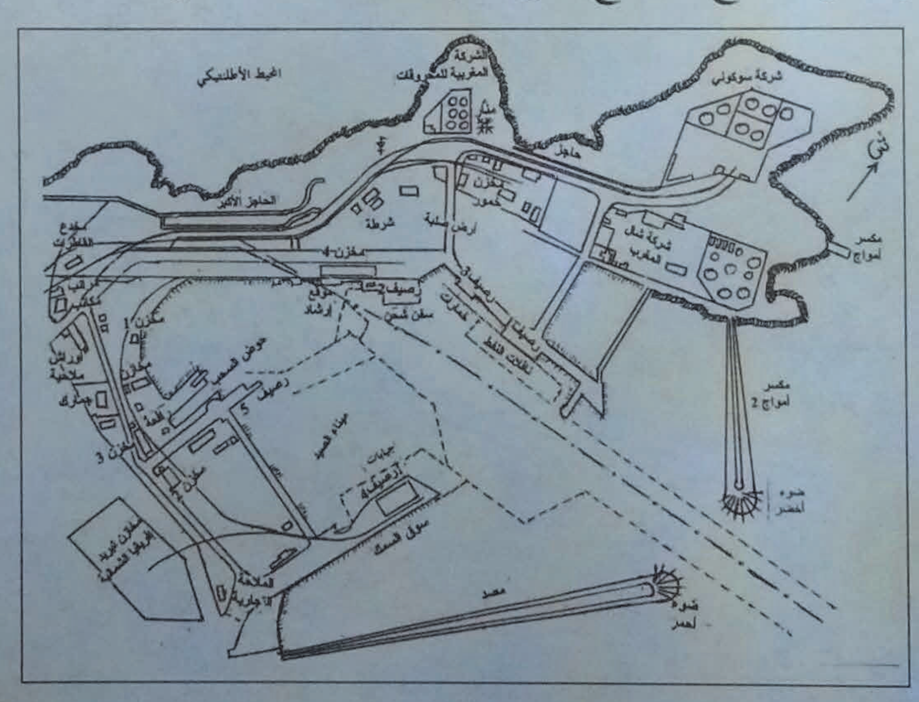
فضالة ميناء للبضائع العامة وميناء للصيد البحري

بوجوب مشاركة فضالة في التوسع المرفئي لزم بالضرورة تعديل المنشآت غير المتخصصة، إذ بسبب المزايا المقدمة من طرف ميناء صغير من المناسب النظر

فيما إذا كان توسيع المنشآت القائمة معقولا وممكنا ؛ وبعد ذلك سيتم التطرق إلى مسالة الصيد البحري.

1 - البضائع العامة :

في الشحن مثلما في التفريغ، لا تتيح منطقة فضالة ميلادا لحمولة ذات شأن ولا منتظمة بالأساس ؛ ومع ذلك يمكن القيام بمجهود في هذا الصدد، إذ يجب أن يكون بمقدور منتجي المنطقة التفاهم بما يسمح بتكوين حمولة متنوعة ولكنها مهمة بما فيه الكفاية، وستكون من الأفضل رؤية تنظيم اجتماع لمصدري فضالة يجاهد من أجل تجميع البضائع حتى تكون شحنة انطلاقا من الميناء.



تصميم ميناء فضالة ومشاريعه المستقبلية (1951)

إن مثل هذا الحل لن يتم تحقيقه بدون شك قبل مدة طويلة بسبب الفردانية المبالغ فيها من لدن المنتجين، غير أنه بمقدور بعض ذوي الإرادة الطيبة المنتشلين من بين رجال الصناعة والزراعة الرئيسيين في المنطقة تبني هذا الاختيار، بحيث سيكون في وسع سفينة مغادرة للدار البيضاء تتميم شحنتها في فضالة، وسيكون الحل مفيدا للمعنيين.

بيد أن اللجوء إلى هذه المسطرة صعب من الناحية العملية على مستوى الاستيراد بسبب الأصل الجغرافي المتنوع جدا للبضائع ؛ وفضلا عن ذلك يمكن أن تهم سلامة الميناء والسرعة وتأمين التفريغ بعض العابرين إلى الدار البيضاء الذين سيستفيدون من الامتيازات ذاتها، وعلاوة على ذلك سيكون لهم خيار ترك البضائع في المخازن على الرصيف لمدة أطول مما هو عليه الوضع في الدار البيضاء.

إن توسيع المنشآت ستكون مبررة إذن، وقد قدر بأنه بأقل من خمسمائة مليون فرنك (500 مليون ف) سيتم إنهاء الأشغال بصورة جيدة تضاعف رصيف البضائع العامة، وستجرف وحل موقع الرسو لأعمق من عشرة أمتار (10م)، وليس هناك ما يرهق إمكانات شركة الميناء. وبالنسبة للدوافع المشار إليها سلفا، وبفضل تلك الأشغال، بمقدور فضالة أن تعمل كمتمم للدار البيضاء فيما يتعلق بالإسمنت والخمور والخشب أيضا.

2 - الصيد البحري :

إذا كان الأجل الأقصى للزمن الذي يمكن استغراقه بين صيد السمك وتصنيعه معروفا، فإن هجراته على العكس ليست كذاك، ويستدعي عامل التغير الموصوف هذا حلا مرنا لكنه غير مكلف جدا. ويبدو أن الاعتماد على الحد الأدنى من المنشآت مسألة تنظيم فقط. إن فضالة ستحظى بتجهيز يسمح بمواجهة نقل متوسط معروف بثباته، وبالمقدور احتسابه استنادا إلى تنوعات الصيد منذ أن جهز الميناء بالمنشآت، وذلك تحت طائلة تأكد حركة الازدهار الحالية ؛ وسيسمح سحب المراكب المفرغة للسفن الواصلة بإيجاد مكان لتفريغ حمولاتها.

بيد أن لمصبري فضالة فرصة العرض لمقتني السردين الأصغر حجما مما فرضه المكتب الشريف للتصدير، ويبدو مفيدا ربما أن تعدل هذه الإدارة التشريع، الأمر الذي سيتيح للصيادين القدوم إلى الميناء بالسردين الذي هم مجبرون راهنا على التخلص منه.

إن دور فضالة كميناء للصيد ليس منتهيا بعد، ومن الأفيد أن يستدعى لتشكيل إحدى قواعد توقف مراكب الصيد في المغرب. ولكنه سواء تعلق الأمر بالبضائع العامة أو بالصيد، لن يمكن لفضالة إلا أن تحظى بنشاط ضئيل.

وإذا كانت فضالة حتى الآن ليست إلا الملحقة المتخصصة للدار البيضاء، فإن المعطيات المذكورة سلفا تتجه إلى فرض استغلال هذه القاعدة فعليا، إلا إذا عرف النظام المرفئي بالمغرب تغييرا مكلفا جدا. إن القرارات المتخذة في الماضي والتطور المتصاعد للاقتصاد المغربي يتحكمان جزئيا في حلول المشاكل الراهنة، ويؤثران في طبيعة النقل المرفئي لفضالة على الخصوص. وتنضاف استعجالية المشكل البيضاوي إلى المعطيات الاقتصادية لتقديم حل يجعل من فضالة ميناء خاصا عمليا بالمحروقات، بما أن نقل البضائع العامة الضعيف جدا لا يتضمن إلا منتجات تعالج بعناية وتتطلب المراقبة ؛ وفيما يخص الصيد البحري فإن المستقبل غير مضمون، ويبدو في غير متناول تدخل الإنسان.

خاتمة

في ختام هذه الدراسة يبدو أن فضالة لن تعرف نشاطا سليما من الناحية الاقتصادية إلا إذا تمكنت من الاحتكار شبه الكامل لاستيراد المحروقات وتوزيعها. فبكونها محكومة بالشروط الاقتصادية وفي إطار توسع الاقتصاد المغربي، ليست هذه الإجابة على المشكل المطروح مرتبطة بشكل استثنائي بتقدم تقنيات نقل المنتوج البترولي، وتتجه دراسة مردودية الاستثمارات لتوضيح ذلك. ومع ذلك وبدون شك سيقلص وضع المنشآت تقليدية النوع رهن الاستغلال امتيازات ذلك التخصص دون أن تؤدي أيضا إلى إلغائها تماما.

وعلى العكس من ذلك فإن احتكارا شاملا ناجما مباشرة عن المنشآت التقنية سيكون أقل خطورة بالنسبة للاقتصاد المغربي كما يمكن أن يكون، حيث أن مخاطر البحر ليست على غرار عدم سماح المخازن بتموين البلد بالمحروقات، بما أن هذه المخازن الموزعة على عموم التراب تمثل ثلاثة أشهر من الاستهلاك. وعلى كل حال، فإن وجود موقع مكمل للدار البيضاء محصل عليه بالصيانة الوحيدة للتجهيز الموجود يمنح مرونة فائقة للتنظيم الممكن، والذي بتكاليف نسبية سيجعل المغرب يتحاشى الوقوع في خصاص من أي تموين.

إن الاحتفاظ للدار البيضاء على أولويتها بالنسبة للبضائع العامة، وجعل فضالة محصورة في المحروقات ليست مصادفة ؛ والتقريب بين المغرب والمنطقة الصناعية لبروفانصيا والألب يسمح بالمقارنة بين مجموع الدار البيضاء–فضالة وبين مركب مارسيليا–ميناء دوبوك (*Port-de-Bouc*). وفضلا عن ذلك، تمتلك العديد من الموانئ الأوربية راهنا من الناحية العملية مرفئا متخصصا في نقل المنتجات البترولية، وليس هناك من سبب يمنع المغرب – البلد الذي له الحق في أن يأمل في توسيع مبادلاته – من اقتباس تنظيم مرفئي من ذلك الذي عرف نجاحا في البلدان الأكثر تقدما منه، وأن يحرص على توقع عناصر التجهيز التقني الذي يتيح له إعادة تقييم ثرواته.

وعلى المقياس الحديث، إذا كان بلدا صغيرا فليس عليه أن يتجاهل إعادة تقييمه، حيث ستتطور الدار البيضاء وفضالة على نفس إيقاع الاقتصاد المغربي، ويبدو الميناء البترولي لفضالة نقطة الدخول المجهزة لمصدر الطاقة، هذا الذي سيكون استيراده ضروريا لمدة طويلة جدا.



منظر عام لمدينة المحمدية (صورة جوية غوغل 2012)

مصادر الدراستين

1 - الوثائق المستعملة في الدراسة الأولى :

لم نجد فيما يتعلق بالجزء الأول من هذه الدراسة وثائق قابلة للاستغلال ؛ وتكمن الوثيقة الأهم التي اعتمدنا عليها في الجزء الثاني في التصميم المستقبلي الكبير المنشور في مكتب رئيس المصالح البلدية(*).

واعتمدنا بالنسبة للوثائق التكميلية نص الاتفاق الممهور بخصوص الحي العمالي بين البلدية وبين شركة هرسون (*Hersent*)، إلى جانب مرسوم تهيئة حي أماد (*Amade*).

2 - الوثائق المستعملة في الدراسة الثانية :

- **فضالة :**

* جريدة الملاحة التجارية عدد 1644 بتاريخ 21 يونيو 1951.
* اتفاقية 30 يوليو 1913 وملحقها رقم 20.
* استطلاعات لدى إدارة شركة ميناء فضالة.
* أرشيفات مقاطعة المراقبة المدنية لفضالة، والتقرير المقدم بتاريخ 30 غشت 1945 من طرف اتحاد المهندسين والتقنيين الفرنسيين بالمغرب.

- **الدار البيضاء :**

* جريدة الملاحة التجارية عدد 1461 بتاريخ 18 دجنبر 1947، وعدد 1576 بتاريخ 2 مارس 1950.

(*) ملحوظة : بدل إدراج تصميم مفصل لفضالة بهذه الدراسة فضلنا وضع رسم تخطيط بياني يوضحها (المؤلف).

* برنامج أشغال توسيع الميناء وتحسين أدواته (إدارة الأشغال العمومية - المصلحة الملاحية - الدائرة الأولى للجنوب)، متضمن في عرض م. ماريل (*M. Marill*) في اجتماع اللجنة العمومية لميناء الدار البيضاء المنعقدة بالغرفة التجارية بتاريخ 24 يوليو 1951 (النقل بالمغرب عدد 107 بتاريخ 28 يوليو 1951).

- **إحصائيات :**

* استطلاعات لدى إدارتي ميناءي فضالة والدار البيضاء، ولدى إدارة الأشغال العمومية بالرباط.

* الجريدة الاقتصادية والاجتماعية للمغرب عدد 42 (يوليو 1949)، وعدد 43 (أكتوبر 1949)، وعدد 45 (الفصلية الأولى من سنة 1950)، وعدد 47 (الفصلية الثالثة من سنة 1950)، وعدد 48 (الفصلية الرابعة من سنة 1950).

* الظرفية الاقتصادية المغربية (المصلحة المركزية لإحصائيات الحكومة الشريفة).

خلال شهر فبراير 1951 سمح تنقلان، أحدهما إلى فضالة، والثاني إلى الدار البيضاء بزيارة ذينيك الميناءين، وبهذه المناسبة تم التطرق إلى الدور المتوالي الذي يلعبانه في الاقتصاد المغربي. وبالتوجه لإتمام الجزء الثاني من التدريب، راعني تعدد السفن التي تنتظر السماح لها بولوج ميناء الدار البيضاء.

وعلاوة على ذلك، كانت حياة الميناءين حسب اعتقادي موضع دراسة هامة على الدوام، لأن الميناء هو أحد نقط معاينة الحياة الاقتصادية لأي بلد. كان هذا أساس العمل الذي أتى لمعانقة إحدى اهتمامات المراقب المدني لفضالة.

لقد طلب من إدارة كلي الميناءين معلومات ذات طبيعة إحصائية، وأخرى متعلقة ببرامج التوسع المتوقعة.